

Stadtratssitzung vom 19. September 2019

Interpellation I 12/2019

Interpellation I 12/2019 betreffend Optimierung der Parkhausnutzung in der Gemeinde Thun

Markus van Wijk, Hanspeter Aellig, Susanna Ernst, alle FDP, vom 16. Mai 2019; Beantwortung

Wortlaut der Interpellation

Der Gemeinderat wird gebeten, folgende Fragestellungen zu prüfen:

1. Mit der Eröffnung des Schlossbergparkings am 10. November 2018 wurde zeitgleich das Parkleitsystem in Betrieb genommen.
 - a. Welches sind die Beurteilungskriterien hinsichtlich der Wirkung (Verkehrslenkung) beziehungsweise des Mehrwertes und der Effektivität des Parkleitsystems?
 - b. Wie beurteilt der Gemeinderat die tatsächliche Wirkung des Parkleitsystems?
 - c. Erachtet der Gemeinderat die aufgeschalteten Informationen sowie ihre optische (farbliche und signaletische) Darstellung im Parkleitsystem als verständlich, auch für ortsunkundige Verkehrsteilnehmer in Thun?
 - d. Neben der angestrebten Parkleitung erachten es die Interpellanten als notwendig, das Parkleitsystem zu einem intelligenten, idealerweise überkommunalem, Verkehrsleitsystem zu erweitern. Wie beurteilt der Gemeinderat die Notwendigkeit der Verkehrsleitung?
2. Rahmenbedingungen zur Nutzung der Parkhäuser. Die Nutzungsveränderungen der Parkierplätze und Parkierpreise sind trotz den veränderten Verkehrsbedingungen (Aufhebung der Kurzparkierplätze) unverändert.
 - a. Ist der Gemeinderat der Auffassung, dass die Parkierpreise (Tarif gemessen an Parkierdauer) den bewusst angepassten Rahmenbedingungen für die Parkierung in der Innenstadt noch angemessen sind?
 - b. Wie beurteilt der Gemeinderat die Option, in den Parkhäusern ein neues und flexibles Tarifsysteem einzuführen?
 - c. Wie beurteilt der Gemeinderat die Auswirkungen auf die Innenstadt, wenn mögliche Kunden aus Gründen wenig attraktiver Parktarife Parkiertarifgründen die Innenstadt meiden und in umliegenden Einkaufszentren oder Gemeinden die Einkäufe tätigen?

Begründung

Die in diesem Jahr stattfindenden Sanierungsarbeiten am Berntor- und Luitorkreisel sowie weitere Baustellen haben einerseits zu grossen und einschneidenden Auswirkungen auf die Mobilität in der Innenstadt Thun, und andererseits zu Umsatzeinbussen vieler Innenstadtgeschäfte infolge erschwerter Zugänglichkeit der Einkaufszonen geführt. Mit der Aufhebung der oberirdischen Kurzzeitparkierung ist so eine vollständig neue Ausgangslage für mögliche Kunden in der Innenstadt

entstanden. Die Aufhebung der oberirdischen (Kurz-)Parkierungsmöglichkeiten führt offensichtlich zu einer Abwanderung der Kundschaft in die umliegenden Einkaufszentren und Gemeinden, um dort die Einkäufe zu tätigen. Aus der Analyse der Interpellanten geht die Notwendigkeit hervor, das derzeitige Konzept der Parkier- und Verkehrsleitung zum einen, und die Tarifgestaltung der Parkhäuser zum anderen, signifikant zu überarbeiten und optimierte, systemsynergetische Lösungen anzubieten.

Antwort des Gemeinderates

Zu Frage 1: Mit der Eröffnung des Schlossbergparkings am 10. November 2018 wurde zeitgleich das Parkleitsystem in Betrieb genommen.

- a. Welches sind die Beurteilungskriterien hinsichtlich der Wirkung (Verkehrslenkung) beziehungsweise des Mehrwertes und der Effektivität des Parkleitsystems?**
- b. Wie beurteilt der Gemeinderat die tatsächliche Wirkung des Parkleitsystems?**
- c. Erachtet der Gemeinderat die aufgeschalteten Informationen sowie ihre optische (farbliche und signaletische) Darstellung im Parkleitsystem als verständlich, auch für ortsunkundige Verkehrsteilnehmer in Thun?**
- d. Neben der angestrebten Parkleitung erachten es die Interpellanten als notwendig, das Parkleitsystem zu einem intelligenten, idealerweise überkommunalem, Verkehrsleitsystem zu erweitern. Wie beurteilt der Gemeinderat die Notwendigkeit der Verkehrsleitung?**

Die Anzeigen auf den Panels des Parkleitsystems haben sich nach der übergeordneten Gesetzgebung, der eidgenössischen Signalisationsverordnung, den kantonalen Vorgaben sowie den aktuellen gültigen nationalen und europäischen Normen für Leuchtanzeigen zu richten.

In der Projekterarbeitung wurden das Layout intensiv mit dem Kanton als Aufsichts- und Bewilligungsbehörde diskutiert und die Möglichkeiten ausgelotet. Die Erfahrungen mit der jetzt gewählten Lösung zeigen, dass die Signalisation verstanden wird. Das System ist grafisch und technisch offen und lässt sich schrittweise und bedarfsgerecht erweitern.

Durch die Baustellen und deren zeitliche Abfolge ist eine effektive Beurteilung «vorher» und «nachher» kaum möglich:

- November 2017: Inbetriebnahme Bypass Thun Nord
- April – November 2018: Baustellen Berntor und Lauitor
- Sommer 2018: Anpassungen der Wegweisungen regional und abgestimmt auf das PLS
- November 2018: gleichzeitige Inbetriebnahme Schlossbergparking und Parkleitsystem (PLS)
- November 2018: Einführung Fussgängerzone und Anpassung Begegnungszonen Innenstadt
- März – Juli 2019: Baustellen Berntor und Lauitor
- Juli – September 2019: Baustelle Grabenstrasse

Die meisten der genannten Vorhaben haben dasselbe Ziel wie das PLS, nämlich die Innenstadtachsen vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Der Gemeinderat ist überzeugt, dass die Wirkung vor allem auch im Zusammenspiel mit diesen Massnahmen liegt.

Technisch möglich und auch vorgesehen ist, mittelfristig die grösseren oberirdischen offenen Parkplätze wie z.B. den Lachenparkplatz ins PLS einzubinden. Die dafür nötige Sensor- und Kameratechnologie ist verfügbar. Für das Gebiet Schadau/Lachen sind die Anzeigen bereits

vorbereitet; es müssen auf den Anzeigetafeln «nur» noch die Felder für die Anzeige der Anzahl freier Parkfelder aktiviert werden.

Bei den Leuchtanzeigen des PLS handelt es sich um Bildschirme, auf welchen eine Vielfalt von Darstellungen möglich aber nur bedingt erlaubt ist. Dies war mitunter ein Grund zum Entscheid zu vollflächigen Anzeigen und wurde im Stadtratgeschäft 15/2016¹ kurz erläutert. Bereits eingesetzt wurden die Anzeigen zur Vorankündigung der Berntorbaustelle, der Fasnacht mit Verkehrseinschränkungen in der Innenstadt sowie den Parkmöglichkeiten während Anlässen.

Bereits haben sich die Städte Genf und Zürich die Möglichkeiten unseres Thuner PLS zeigen lassen.



Zu Frage 2: Rahmenbedingungen zur Nutzung der Parkhäuser. Die Nutzungsveränderungen der Parkierplätze und Parkierpreise sind trotz den veränderten Verkehrsbedingungen (Aufhebung der Kurzparkierplätze) unverändert.

a. Ist der Gemeinderat der Auffassung, dass die Parkierpreise (Tarif gemessen an Parkierdauer) den bewusst angepassten Rahmenbedingungen für die Parkierung in der Innenstadt noch angemessen sind?

Der Gemeinderat erachtet die Parkierpreise als angemessen und im Vergleich zu anderen Städten moderat (Stundenpreis tagsüber: Thun Schlossberg 2.00 Fr/h, Bern Metro 4.40 Fr/h, Bern Postpark 09:00-19:00 Uhr 3.60 Fr/h, Luzern Casino 3.50 Fr/h, St. Gallen 2.40 Fr/h, Zürich Urania 4.00 Fr/h)

b. Wie beurteilt der Gemeinderat die Option, in den Parkhäusern ein neues und flexibles Tarifsystem einzuführen?

Die Parkhaus Thun AG (PHT) ist eine eigenständige Aktiengesellschaft. Die Tarifgestaltung obliegt der Unternehmensleitung, welche die unternehmerischen Vorgaben der Aktionäre zu erfüllen hat. Dabei ist dem Businessplan mit Annahmen zu Frequenzen und Erträgen sowie der Amortisationspflicht von erhaltenen Darlehen Rechnung zu tragen. Von den Parkhäusern der PHT ist bekannt, dass ein Grossteil der Parkierenden das Parkhaus jeweils für eine Parkdauer von 1 bis 2 Stunden nutzen. Sollten hier die angesprochenen attraktiveren Parktarife angewandt werden, bricht ein beträchtlicher Teil der Einnahmen weg. Sollte die AG in der Folge defizitäre Jahresabschlüsse erwirtschaften, käme das Unternehmen rasch in eine finanzielle Schieflage, die von den Aktionären, darunter auch die Stadt Thun, aufgefangen werden müsste.

Auf die Tarifgestaltung der übrigen, privaten Parkhäuser hat die Stadt kaum Einfluss.

¹ www.thun.ch/fileadmin/behoerden/stadtrat/media/pdf/juni2016/TR6.pdf



c. Wie beurteilt der Gemeinderat die Auswirkungen auf die Innenstadt, wenn mögliche Kunden aus Gründen wenig attraktiver Parktarife Parkiertarifgründen die Innenstadt meiden und in umliegenden Einkaufszentren oder Gemeinden die Einkäufe tätigen?

Der Gemeinderat verfolgt bekanntlich die Absicht, die Thuner Innenstadt mit einem vielfältigen Massnahmenpaket weiter zu attraktivieren. Er hat diese Absicht in seinen Legislaturzielen verankert. Aus verkehrspolitischen Überlegungen soll die Wettbewerbsstellung der Innenstadtgeschäfte aber nicht durch eine Verbilligung der Parkgebühren verbessert werden, soweit eine solche Tarifsenkung auch in den Randzeiten für die PHT überhaupt finanziell tragbar wäre. Vielmehr soll die kommunale Ausgestaltung der Parkplatzbewirtschaftung regional harmonisiert werden, um allzu unterschiedliche Voraussetzungen für zentral und peripher gelegene Einkaufszentren zu vermeiden. Thun unterstützt eine entsprechende Initiative des Entwicklungsraums Thun.

Thun, 21. August 2019

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller