

Stadtratssitzung vom 15./16. Dezember 2022

## Interpellation I 10/2022

### Interpellation betreffend Schlossbergparking

Thomas Rosenberg (Grüne) vom 7. Juli 2022; Beantwortung

#### Wortlaut der Interpellation

Opfer des eigenen Erfolgs oder die Kehrseite der Medaille und wie hängt der Stau am rechten Thunerseeufer auch mit dem beliebten Parkhaus zusammen?

Ein Blick auf die Statistik im Geschäftsbericht der Parkhaus Thun AG zeigt, dass das Schlossbergparking im Gegensatz zum Negativtrend der beiden Parkings City Nord Grabengut und City West Aarestrasse im 2021 eine weitere Steigerung der Frequenzen und mit 346'000 registrierten Zufahrten sogar einen Rekord verzeichnen konnte. Das Erfolgskriterium «Rot-Phase», das zeigt, wie gut ein Parkhaus läuft, wurde beim Schlossbergparking 183-mal erreicht, im City Nord und West hingegen nie («Rot-Phasen» treten auf, wenn ein Parkhaus länger als 100 Minuten vollständig besetzt ist).

Weitere Zahlen aus dem Geschäftsbericht verdeutlichen die Zunahme des motorisierten Verkehrs:

- 991'000 Einfahrten im Jahr 2021 in allen vier Parkieranlagen; das sind 4.9 Prozent Mehrfrequenzen zum Vorjahr (944'000).
- 3'560'000 Franken Kurzparkier-Einnahmen im Berichtsjahr; 2020 waren es 3'374'000 Franken; analog zu den Frequenzen ist auch hier eine Zunahme von 5.5 Prozent feststellbar.

Diese Entwicklungen erhalten vor dem Hintergrund der politischen Debatte zur Forderung der Aufhebung des Einbahnregimes eine besondere Brisanz. So dürfte das Parkhaus Schlossberg als Teil des Parkhausrings entgegen der verkehrsplanerischen Absicht auch von Autofahrenden von anderen Richtungen als der Hofstetten oder Burgstrasse herfahrend aufgesucht werden. 346'000 registrierte Zufahrten, also rund 700'000 Fahrten insgesamt. Das entspricht durchschnittlich 1896 zusätzlichen Fahrten pro Tag. Sofern ein nicht vernachlässigbarer Teil der Besuchenden vom Maulbeerkreisel herkommt, fahren diese Autos über den Lautorkreisel und somit über die neuralgischen Strassenabschnitte. Das Gesamtstrassensystem wird mit dem Parkplatzaufsuchverkehr stark zusätzlich und unnötig belastet. Dies kann die zu Abendzeiten vorliegenden, punktuellen Stausituationen begünstigen.

Infolge dieser Ausführungen stellen sich folgende Fragen um deren Beantwortung durch den Gemeinderat gebeten wird:

1. Kann gewährleistet werden, dass die Nutzung (Zufahrt) der Parkhäuser des Parkhausrings gemäss idealen verkehrsplanerischen Aspekten erfolgt?
2. Teilt der Gemeinderat die Einschätzung, dass eine Zusatzbelastung des Kreisels Lautorkreisel durch vom Maulbeerkreisel kommende Parkhausnutzer das Gesamtsystem unnötig belastet?

3. Teilt der Gemeinderat die Einschätzung, dass andere Faktoren wie Preis und Attraktivität (Platzverhältnisse, breite Zufahrten, säulenfrei) die Nutzung beeinflussen? Wenn ja, ist er bereit, sich für entsprechende Lenkungsmaßnahmen einzusetzen, damit beispielsweise mit dem Preis eine verkehrstechnisch gewünschte Lenkung erzielt werden kann.
4. Ist bekannt, von welchen Richtungen die Parkhausnutzenden generell und vor allem beim Schlossbergparking herfahren? Wenn nein, ist es im Rahmen des Verkehrsmonitorings geplant, dies in Erfahrung zu bringen? Wenn nein, sieht der Gemeinderat eine Möglichkeit, diese Erkenntnisse unter Nutzung von neuen Technologien, Datenerhebungen oder Befragungen in Erfahrung zu bringen?
5. Ist der Gemeinderat bereit, den Leistungsvertrag zu überarbeiten und die Themen Veloparkierung und Zusammenarbeitsmodelle für nachhaltige Mobilitätslösungen zu stärken?
6. Kann sich der Gemeinderat vorstellen, dass die Parkhäuser, wo sinnvoll und zielführend, auch für Mofa- und Veloparkierungen (vor allem Langzeitnutzende) genutzt werden könnten?
7. Sind dem Gemeinderat Zahlen bekannt oder liegen Informationen der Geschäftstreibenden vor, inwieweit das Schlossbergparking zu einer Verbesserung des Geschäftsgangs, vor allem der Geschäfte in der Hauptgasse, geführt hat.

#### **Antwort des Gemeinderates**

##### **Zu Frage 1: Kann gewährleistet werden, dass die Nutzung (Zufahrt) der Parkhäuser des Parkhausrings gemäss idealen verkehrsplanerischen Aspekten erfolgt?**

Nein. Eine Zufahrt nach «idealen» verkehrsplanerischen Aspekten kann nicht gewährleistet werden. Die Zufahrt zu den Parkhäusern des Parkhausrings wird mittels Signalisierung und Wegweisung gelenkt und damit verkehrsplanerisch ideal gewährleistet. Mit der Eröffnung des Bypasses und der Realisierung des Parkleitsystems durch die Stadt Thun wurde dieses System neu ausgearbeitet. Integriert und Bestandteil sind die Lenkungsprinzipien für die Zufahrt in die Innenstadt und in die Parkhäuser gemäss Konzept Parkleitsystem. Die Routendefinition für die Zufahrt zu den Parkhäusern und Parkplätzen erfolgt hauptsächlich über das übergeordnete Basisstrassennetz. Ab den Einfallachsen wird der Verkehr konsequent über den äusseren Ring auf die Zufahrtsachsen (grüne Achsen) zu einer der vier Parkzonen signalisiert. Der äussere Ring führt auf der rechten Seeuferseite (Zone Altstadt) über die Hofstetten-, Burg- und Bernstrasse bis zum Bypass und von da an über den Bypass, General-Wille-Strasse, Burgerstrasse und Pfandernstrasse zu den Parkzonen Innenstadt, Bahnhof und Schadau/Lachen. Es werden keine Zufahrtsrouten zu den Parkhäusern über die aarequerenden Brücken der Innenstadt signalisiert.

Das Verhalten und die Ortskenntnisse der Verkehrsteilnehmenden führen jedoch dazu, dass diese Signalisierungen und Wegweisungen teilweise nicht beachtet werden. Ein weiterer Faktor sind die Navigationssysteme, welche die Verkehrslenkung ohne Sperren, Poller oder Barrieren nicht unterstützen. Dementsprechend verlassen sich insbesondere auch Ortsunkundige auf die Angaben zu den kürzesten und schnellsten Strecken, ohne dabei die effektiven Signalisierungen und Wegweisungen zu beachten.

**Zu Frage 2: Teilt der Gemeinderat die Einschätzung, dass eine Zusatzbelastung des Kreisels Lauitor durch vom Maulbeerkreisel kommende Parkhausnutzer das Gesamtsystem unnötig belastet?**

Nein, nicht zwingend.

**Zu Frage 3: Teilt der Gemeinderat die Einschätzung, dass andere Faktoren wie Preis und Attraktivität (Platzverhältnisse, breite Zufahrten, säulenfrei) die Nutzung beeinflussen? Wenn ja, ist er bereit, sich für entsprechende Lenkungsmassnahmen einzusetzen, damit beispielsweise mit dem Preis eine verkehrstechnisch gewünschte Lenkung erzielt werden kann.**

Ja. Es ist sicher so, dass nicht nur die Lage, sondern auch andere Faktoren, wie in der Fragestellung aufgeführt, die Attraktivität und damit die Nutzung eines Parkhauses beeinflussen.

Der Gemeinderat erachtet unterschiedliche Parkgebühren allein nicht als taugliches Lenkungsinstrument. Der Preisunterschied müsste schon erheblich sein, damit das Verkehrsverhalten beeinflusst werden könnte. Dies führte unter Umständen zum gegenteiligen Effekt. Unnötige Fahrten in die Gegenrichtung durch die Innenstadt würden zunehmen, da nun die Parkhäuser auf der anderen Stadtseite attraktiver wären. Denkbar ist allerdings eine vorsichtige anlagenspezifische Differenzierung der Gebührentarife durch die Parkhaus Thun AG, um den offensichtlichen Qualitätsunterschieden der Angebote Rechnung zu tragen.

**Zu Frage 4: Ist bekannt, von welchen Richtungen die Parkhausnutzenden generell und vor allem beim Schlossbergparking herfahren? Wenn nein, ist es im Rahmen des Verkehrsmonitorings geplant, dies in Erfahrung zu bringen? Wenn nein, sieht der Gemeinderat eine Möglichkeit, diese Erkenntnisse unter Nutzung von neuen Technologien, Datenerhebungen oder Befragungen in Erfahrung zu bringen?**

Das Wegweisungskonzept ist auf die Einfallsachsen Steffisburg, Heimberg, Uetendorf, Spiez und rechtes Thunerseeufer mit direkten Routen zu den Parkhäusern konzipiert. Aktuell ist kein Verkehrsmonitoring bezüglich Zufahrten zu den Parkhäusern vorgesehen. Inwieweit die heutige Technologie bei dieser Fragestellung hilfreich wäre, wurde noch nicht untersucht. Jedoch wird im Zusammenhang mit dem Mobilitätsreglement und der dazugehörigen jährlichen Berichterstattung aus Monitoring und Vollzugscontrolling ab 2023 die Belegung der Parkhäuser als hinweisende Messgrössen im Thema «Strassenverkehr verflüssigen und Innenstadt entlasten» mit beurteilt werden. Konkrete Antworten auf die gestellten Fragen wird aber auch das Monitoring in dieser Form nicht liefern können.

Weitergehende smarte Verkehrslenkungs- und Monitoringmassnahmen müssen im Zusammenhang mit einem Verkehrsmanagement für die Region Thun (Lead Kanton Bern) eingeführt werden.

**Zu Frage 5: Ist der Gemeinderat bereit, den Leistungsvertrag zu überarbeiten und die Themen Veloparkierung und Zusammenarbeitsmodelle für nachhaltige Mobilitätslösungen zu stärken?**

Die Bedürfnisse und Anforderungen für Veloabstellanlagen unterscheiden sich von denen der Parkierung von motorisierten Personenwagen deutlich. Weitere nachhaltige Mobilitätslösungen wie zum

Beispiel Logistikhubs für den Umschlag mit Kleinwarensendungen, wurden bisher nicht geprüft. Der Gemeinderat sieht daher von einer Ausweitung des Leistungsauftrags an die Parkhaus Thun AG ab.

**Zu Frage 6: Kann sich der Gemeinderat vorstellen, dass die Parkhäuser, wo sinnvoll und zielführend, auch für Mofa- und Veloparkierungen (vor allem Langzeitnutzende) genutzt werden könnten?**

Der Gemeinderat kann sich dies unter den Vorbehalten aus der Antwort zu Frage 5 grundsätzlich auch vorstellen. Allerdings müsste der Verkehr bei den Ein- und Ausfahrten entflochten werden können. Dazu sind die bestehenden Parkhäuser nicht ausgelegt. Erhebliche bauliche Eingriffe wären die Folge.

**Zu Frage 7: Sind dem Gemeinderat Zahlen bekannt oder liegen Informationen der Geschäftstreibenden vor, inwieweit das Schlossbergparking zu einer Verbesserung des Geschäftsgangs, vor allem der Geschäfte in der Hauptgasse, geführt hat.**

Dem Gemeinderat sind keine entsprechenden Zahlen bekannt und es liegen keine objektiven Informationen dazu vor. Klar ist allerdings, dass die Realisierung und Inbetriebnahme des Parkhauses City Ost im Schlossberg die Voraussetzung bildeten für die Aufhebung von 240 oberirdischen Parkplätzen in der Thuner Innenstadt, namentlich auch in der Oberen Hauptgasse. Insofern diente die Schliessung des Parkhausrings rund um die Thuner Innenstadt viel mehr einer verkehrspolitischen Zielsetzung als einer wirtschaftspolitischen.

Auch der Innenstadt-Genossenschaft THUNcity liegen keine genauen Zahlen vor, welcher Mehrwert das Schlossbergparking den Thuner Innenstadtgeschäften bringt. Die allermeisten Geschäfte in der Altstadt würden aber seit der Betriebsaufnahme des Parkhauses bessere Umsätze verzeichnen. Leerstände könnten deutlich schneller wieder vermietet werden.

Thun, 23. November 2022

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident  
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber  
Bruno Huwyler Müller