

BERICHT UND ANTRAG DES STADTRATES

AN DAS GEMEINDEPARLAMENT

Parkleitsystem/Kreditgenehmigung

Am 18. Mai 2017 hat das Oltner Gemeindeparlament mit 38:5 Stimmen bei 2 Enthaltungen einen mit 122 gültigen Unterschriften eingereichten Vorschlag überwiesen, der den Stadtrat beauftragte, dem Parlament ein Parkleitsystem nach dem Vorbild Aarau zur Bewilligung vorzulegen. In Erfüllung dieses Auftrags unterbreitet der Stadtrat dem Parlament den Antrag, 1,713 Mio. Franken, davon 1,471 Mio. Franken aus dem Fonds Parkplatzgebühren, in ein Parkleitsystem und die Belegungserfassung der oberirdischen städtischen Parkfelder in den Gebieten Schützenmatte, Munzingerplatz, Amthausquai Süd, Römerstrasse und Klosterplatz zu investieren. Über die Kosten für den Betrieb des Parkleitsystems sollen im Anschluss an den Parlamentsentscheid Verhandlungen mit den Parkhausbetreibern geführt werden; Ziel ist eine Aufteilung der Kosten im Verhältnis der Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze. Aufgrund des noch nicht feststehenden Verhandlungsergebnisses beantragt der Stadtrat im Sinne eines effizienten Vorgehens eine einstweilige Freigabe der Finanzierung auch der Betriebskosten über die Gemeinderechnung.

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden Bericht und Antrag:

1. Ausgangslage

Mit 30:18 Stimmen hat das Gemeindeparlament der Stadt Olten an seiner Sitzung vom 28. März 2012 eine stadträtliche Vorlage für ein Parkleitsystem zurückgewiesen. Die Gegner störten sich daran, dass nicht alle öffentlichen Parkplätze im System integriert waren – insbesondere jene oberirdischen nicht, die den Suchverkehr ihrer Meinung nach wesentlich verursachten. Ferner wurde die Frage gestellt, ob sich die Ausgangslage nicht massgeblich durch die Eröffnung der ERO und die dadurch neue Zufahrt zur Innenstadt verändern würde.

Am 20. Februar 2017 reichten die Grünen Olten einen Vorschlag gemäss Art. 16 GO mit 122 gültigen Unterschriften ein, der den Stadtrat beauftragen sollte, dem Parlament ein Parkleitsystem nach dem Vorbild Aarau zur Bewilligung vorzulegen. Das Parkleitsystem solle (vorbehältlich der Einwilligung der Parkhauseigentümer) Parkhäuser mit 20 oder mehr öffentlich nutzbaren Parkplätzen auf dem innerstädtischen Gebiet zwischen Sälipark und Bornblick sowie sämtliche oberirdischen Parkplätze auf öffentlichem Grund (z.B. Munzingerplatz) umfassen. Zu finanzieren sei das Projekt ganz oder teilweise mit Mitteln aus dem Parkplatzfonds der Stadt Olten.

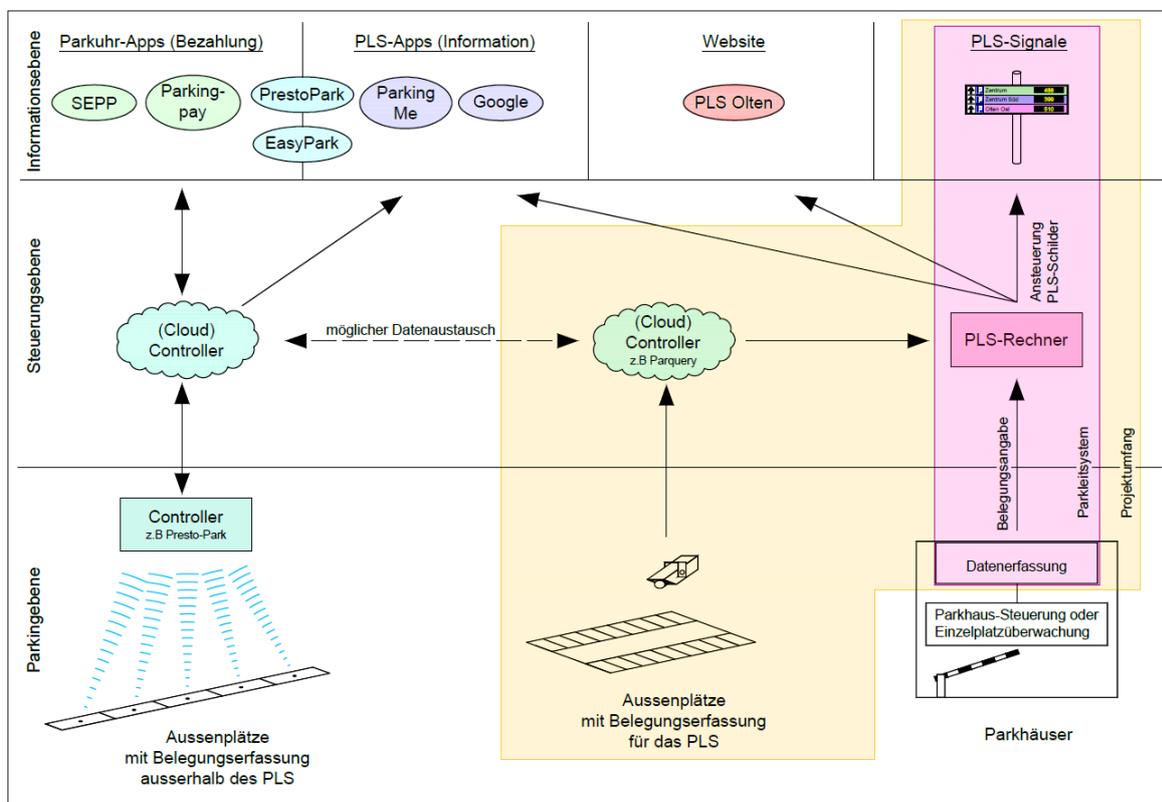
In der Zwischenzeit ist es vier Jahre her, seit die ERO eröffnet wurde, und liegen somit Erfahrungen vor, wie diese das Parksuchverhalten beeinflusst. Der Stadtrat war daher der Ansicht, der Zeitpunkt sei gegeben, um über die Einführung eines Parkleitsystems erneut zu befinden, und empfahl die Überweisung des Vorschlags, was das Parlament am 18. Mai 2017 denn auch mit 38:5 Stimmen bei 2 Enthaltungen tat.

Ein Parkleitsystem gehört denn auch – neben einem Parkierungsreglement und einem Parkraumplan – zu den angestrebten Umsetzungen des Bereichs Parkierung im Mobilitätsplan

Oltén, den das Gemeindeparlament an seiner Septembersitzung zur Kenntnis genommen hat. Als Ziele werden dabei unter anderem die Reduzierung des Parkplatzsuchverkehrs und seiner negativen Begleiterscheinungen wie Lärm- und Luftemissionen, die Vermeidung von Verkehrsstörungen durch Warteschlangen und Suchverkehr und die Minimierung von Ausweichverkehr durch die Quartiere genannt. Als Vorteile für die Kundinnen und Kunden werden die bessere Auffindbarkeit des Parkplatzangebots, die Übersicht über Anzahl und Standorte der freien Parkplätze und die Reduktion von Zeitaufwand und Kilometerleistung für die Parkplatzsuche erachtet; die Betreiber profitieren von einer umfassenden Kommunikation der angeschlossenen Parkieranlagen und die Allgemeinheit von reduzierten Emissionen und von höherer Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr. Zudem bieten die erhobenen Daten eine gute Grundlage für ein Monitoring und Controlling im Bereich Parkraum.

2. Begriffsdefinitionen

2.1 Übersicht



(Detaillierte Beschreibung s. Technischer Bericht in der Beilage)

2.2 Parkleitsystem

Das eigentliche Parkleitsystem umfasst die Anzeigetafeln im Strassenraum mit dem dazugehörigen Leitreehner. Dazu kommen die Datenerfassungsgeräte in den Parkhäusern, welche die aktuellen Belegungsdaten abfragen.

2.3 Belegungserfassung

Während die Parkfelder in Parkhäusern bereits erfasst sind, müssen die einzubeziehenden oberirdischen Parkfelder mit einer Belegungserfassung ausgerüstet werden, damit sie im Parkleitsystem aufgenommen werden können. Aktuell verfügen die anvisierten Plätze, die vollumfänglich der Stadt Olten gehören, über keine entsprechende Erfassung.

2.4 Bezahlssysteme/Parkuhren

Parkuhren und dazugehörige Apps dienen der Bezahlung von Parkgebühren und spielen für die Parkplatzsuche und somit für das Parkleitsystem keine Rolle.

2.5 Parkleitsystem-Apps

Parkleitsystem-Apps sind nicht Bestandteil des eigentlichen Parkleitsystems. Sie werden von unabhängigen Firmen angeboten und machen sich für ihre Dienstleistungen die vorliegenden Belegungsdaten von Parkierungsanlagen zunutze. Das Parkleitsystem muss lediglich in der Lage sein, solchen Dienstleistern die aktuellen Belegungsdaten der erfassten Parkings zur Verfügung stellen zu können. Selbstverständlich ist es vorgesehen, auch die in Olten erfassten Daten in Apps einzuspeisen.

3. Umsetzung

3.1 Parkleitsystem

Mit Zuschlagsverfügung vom 9. Februar 2018 hat die Direktion Präsidium den Auftrag für die Erarbeitung eines Parkleitsystems für die Stadt Olten an die Sauber+Gisin Engineering AG in Zürich erteilt. Diese hat – insbesondere in der Person des beauftragten Projektleiters Donat Bezzola – Projektleitungen für Parkings und Parkleitsysteme unter anderem in Sursee, Aarau, Spreitenbach, Baden, St. Moritz, Winterthur und Bern geführt.

Eine Projektgruppe mit Lukas Müllegg (Leitung), Markus Dietler und Lorenz Schmid hat seither mit dem externen Projektleiter ein Grundkonzept für das neue Parkleitsystem mit folgenden Prämissen erarbeitet:

- Aufnahme von Parkhäusern wie auch von oberirdischen (städtischen) Parkfeldern wie Schützenmatte, Munzingerplatz, Amthausquai Süd, Römerstrasse und Klosterplatz. Auf die Aufnahme weiterer (Einzel-)Strassenparkplätze ins neue Parkleitsystem wird aus wirtschaftlichen Gründen verzichtet.
- In Zahlen heisst das:
 - o Parkplätze öffentliche Hand ca. 600
 - o Parkplätze privat ca. 800 (mit Sälipark und Sälihof ca. 1300)
- Aufteilung des Stadtgebiets in die drei Zonen Zentrum, Zentrum Süd (Schützenmatte) und Olten Ost
- Separate Signalisation der ausserhalb der Zonen liegenden Parkhäuser Bornblick und OL10
- Verzicht auf die Aufnahme der Parkangebote von Kantonsspital, P+R, Sportanlagen und Friedhof, da diese Destinationen direkt angefahren werden, mit der Erwartung, dass dort Parkgelegenheiten bestehen, und praktisch ausschliesslich diesen Nutzungen dienen.

Für die Struktur des Parkleitsystems wurde eine hierarchische Struktur ausgewählt mit einer dynamischen Signalisation der drei Zonen aus allen Himmelsrichtungen auf den Hauptachsen am Stadteingang, in der Folge einer dynamischen Signalisation der Parkhäuser/Parkfelder innerhalb der jeweiligen Zone, ergänzt mit einer statischen Signalisation der Zufahrt zum einzelnen Parkhaus/Parkfeld (vgl. Beilage 3 zum technischen Bericht). Der Ansatz lautet, die

drei Zonen auf den Hauptachsen anzufahren, auf denen der Autoverkehr verbleiben soll, bis er auf kurzem Weg in die jeweilige Parkgelegenheit geführt wird. In diesem Sinne soll die Belastung für die verkehrsberuhigten Bereiche in der Innenstadt, auf denen auch die innerstädtischen und regionalen Buslinien verkehren, möglichst gering gehalten werden.

3.2 Belegungserfassung

Für den Einbezug der offenen Parkplätze in das PLS ist eine automatische Belegungserfassung erforderlich. Dazu werden aktuell zwei Technologien in Betracht gezogen, welche auch miteinander kombinierbar sein sollten:

- Optische Erfassung mittels Kameras in erhöhter Lage von mehreren Parkfeldern
- Erfassung mit einem Bodensensor in jedem einzelnen Parkfeld

Eine kombinierte Belegungserfassung eines Parkplatzes mit den beiden Technologien ist möglich und voraussichtlich sinnvoll. Lösung mit Absperrungen und Schranken sind nicht zielführend, da sie andere Nutzungen erschweren oder sogar verunmöglichen.

3.3 Betrieb

Für den Betrieb sind verschiedene Ansätze möglich (vgl. Technischer Bericht, Kapitel 10). Aufgrund der Vorgespräche mit allen betroffenen privaten Betreibern von Parkanlagen zeichnet sich ab, dass die Trägerschaft für den Betrieb bei der Stadt liegen wird. Die Bereitschaft zur Teilnahme an einem PLS ist zwar durchaus gegeben, die Teilnahme an der Trägerschaft ist hingegen deutlich weniger populär (vgl. 4.).

3.4 Apps

Zur Beschaffung gehört auch eine Datenschnittstelle für Apps und bargeldlose Bezahlung von Parkplatzgebühren, für welche das Parkleitsystem die erforderlichen Daten zur Verfügung stellt. Die Apps als Dienste von Dritten sind jedoch nicht Bestandteil des Parkleitsystems.

4. Rückmeldungen

4.1 Parkhausbetreiber

Am 18. Juni wurden die Parkhausbetreiber an einem Informationsanlass mit Beteiligung einer Vertretung von Stadtrat und Gewerbe über den Stand der Arbeiten informiert und betreffend Teilnahme am neuen Parkleitsystem und Mitfinanzierung angefragt. Zusammenfassend darf aufgrund der anschliessend eingegangenen Rückmeldungen festgestellt werden, dass die angefragten Parkhausbetreiber grundsätzlich interessiert sind, am geplanten Parkleitsystem mitzumachen. Während eine Mitfinanzierung der Investitionen fast durchgehend abgelehnt wird, ist eine Beteiligung an den Betriebskosten für die meisten denkbar. Der Verteiler tendiert in diesem Falle zu einer Aufteilung nach Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze. Als Trägerschaft wird die öffentliche Hand favorisiert (vgl. Beilage 2).

Der Stadtrat sieht daher die Stadt als Trägerschaft vor und beantragt dem Gemeindeparlament, dass die Einwohnergemeinde die Kosten für die Investition aus dem Fonds Parkplatzgebühren übernimmt und anstrebt, dass die Betriebskosten im Verhältnis der Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze auf die Betreiber der Parkierungsanlagen aufgeteilt werden.

4.2 Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT)

Mit Schreiben vom 29. August 2018 wurde das kantonale Amt für Verkehr und Tiefbau zur Stellungnahme zum geplanten Parkleitsystem eingeladen, nachdem es schon im Mai 2018 zusammen mit der Polizei Kanton Solothurn, der Busbetrieb Olten Gösigen Gäu AG, der a.en sowie der Feuerwehr, der Direktion Bau und der Informatikabteilung der Stadt Olten über das Vorhaben vorinformiert worden war. Am 10. September fand zudem mit Vertretern des Amtes ein örtlicher Augenschein in Olten statt, bei dem auch die Mastenstandorte im Detail beurteilt wurden. Mit Schreiben vom 2. Oktober 2018 erklärte das Amt für Verkehr und Tiefbau, moderne Parkleitsysteme seien heute aus den Städten nicht mehr wegzudenken. Sie führten den Automobilisten gezielt zu freien Parkplätzen in Parkhäusern oder auf grossen Parkfeldern und trügen damit viel zu einem flüssigeren Verkehr bei. Die Praxis habe gezeigt, dass sich Automobilisten schnell an den Komfort und die Vorteile von Parkleitsystemen gewöhnten und diese konsequent nutzten. Mit einer raschen Umsetzung eines zeitgerechten Parkleitsystems in Olten könne der Suchverkehr im Innenstadtbereich stark vermindert werden. In seiner Gesamtbeurteilung kommt der Kanton neben diversen Vorschriften für die weitere Projektierung zum Schluss, dass die Einführung eines Parkleitsystems in Olten keine negativen Auswirkungen auf die Kantonsstrassen habe. Das Parkleitsystem habe ausschliesslich eine lenkende Funktion und keinen Vorschriftencharakter. Eine Verfügung und Publikation als Verkehrsmassnahme sei somit nicht vorgeschrieben.

5. Wirtschaftliche Auswirkungen

5.1 Investitionskosten

Die **Investitionskosten** belaufen sich auf **rund 1,713 Mio. Franken** (inkl. MwSt und Reserve von +20%), davon rund 1,045 Mio. Franken für das eigentliche Parkleitsystem und rund 668'000 Franken für die Ausrüstung der oberirdischen Parkplätze durch die Stadt Olten. Zur Finanzierung stehen im **Fonds Parkplatzgebühren 1,471 Mio. Franken** (Stand 31.12.2017) zur Verfügung.

Die Umfrage bei den betroffenen Parkhäusern hat ergeben, dass eine Beteiligung der Parkhausbetreiber an den Investitionskosten wenig Zustimmung, sicher aber keine Mehrheit finden würde. Mit dem generellen Fokus einer Standort- und Gewerbeförderung und einer Reduktion des Suchverkehrs und mit dem Ziel, möglichst alle kontaktierten Parkhäuser in ein flächendeckendes PLS aufzunehmen, betragt der Stadtrat daher, dass die Kosten für die Investition von der öffentlichen Hand mit den Mitteln des Fonds Parkplatzgebühren übernommen werden.

5.2 Betriebskosten

Die **Betriebskosten für das PLS** werden derzeit auf **rund 23'000 Franken** geschätzt. Weil ein Teil der Gelder für die Investition im Fonds Parkgebühren vorhanden sind, reduzieren sich die jährlichen **Kosten für die Amortisation** auf **30'250 Franken** (Abschreibung der nicht durch den Fonds getragenen Kosten in der Höhe von 242'000 Franken innert 8 Jahren).

Nach Ansicht des Stadtrates ist eine Beteiligung der Betreiber zumindest an den Betriebskosten anzustreben. Vorgesehen ist ein Verteiler nach Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze, wodurch rund ein Drittel der anfallenden Kosten für den Betrieb des PLS von der Einwohnergemeinde zu tragen sind. Die nötigen Verhandlungen mit den Betreibern stehen noch aus; sie werden nach der Zustimmung des Gemeindeparlamentes zum vorliegenden

Projekt aufgenommen. Aufgrund des noch nicht feststehenden Verhandlungsergebnisses und der Unsicherheit über die künftigen Parkgebühren aufgrund der am 10. Februar 2019 bevorstehenden Volksabstimmung über das Parkierungsreglement beantragt der Stadtrat im Sinne eines effizienten Vorgehens einstweilen eine Freigabe der Finanzierung auch der Betriebskosten über die Stadtrechnung.

Die **Betriebskosten für die Belegungserfassung** für städtische öffentliche Parkplätze in der Höhe von **voraussichtlich 23'000 Franken** werden in die jeweiligen städtischen Budgets aufgenommen.

6. Weiteres Vorgehen/Zeitplan

Die Verhandlungen mit den Parkhausbetreibern über die Betriebsbeiträge sind im 1. Quartal 2019 vorgesehen. Parallel dazu sollen bis Mitte 2019 die definitiven Standorte mit dem kantonalen Amt für Verkehr und Tiefbau und die Erschliessungen mit der a.en ausgearbeitet werden. Zwischen März und September 2019 sind die Ausschreibungen für die Beschaffung der Infrastruktur geplant. Nach Ablauf der Lieferfristen – derzeit bei 3 bis 4 Monaten – können anschliessend die Installationen durchgeführt werden.

Beschluss:

I.

1. Der Kredit für die Realisierung eines Parkleitsystems und die Belegungserfassung auf den städtischen Parkfeldern Schützenmatte, Munzingerplatz, Amthausquai Süd, Römerstrasse und Klosterplatz in der Höhe von 1,713 Mio. Franken wird zu Gunsten Konto 6150.5090.000 der Investitionsrechnung genehmigt. Eine allfällige Bauteuerung nach dem Schweizerischen Baupreisindex Baugewerbe Espace Mittelland, Stand April 2018 127.1 Punkte / Basis Oktober 1998, gilt als mitbewilligt.
2. Die Finanzierung erfolgt teilweise durch die Entnahme von 1,471 Mio. Franken aus dem Fonds 29100.03 Parkplatzgebühren, der nach Abschluss der Arbeiten aufgelöst wird. Der Restbetrag von 242'000 Franken wird über die Stadtrechnung finanziert.
3. Der städtische Anteil an den jährlich wiederkehrenden betrieblichen Folgekosten für das PLS in der Höhe von voraussichtlich 23'000 Franken wird in die jeweiligen Budgets aufgenommen.
4. Die jährlichen Betriebskosten für die Belegungserfassung in der Höhe von voraussichtlich 23'000 Franken werden in die jeweiligen Budgets aufgenommen.
5. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

II.

Ziff. I.1. dieses Beschlusses unterliegt dem fakultativen Referendum.

NAMENS DES STADTRATES VON OLTEN

Der Stadtpräsident Der Stadtschreiber

Dr. Martin Wey

Markus Dietler