



Gemeinde Obersiggenthal

Gemeinderat

Nussbaumen, 11. Oktober 2022

Bericht und Antrag an den Einwohnerrat

GK 2022/45

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) und Parkraumkonzept (PRK)

Das Wichtigste in Kürze

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) ist ein im kantonalen Baugesetz verankertes Planungsinstrument. Ziel und Inhalt des KGV ist es, die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abzustimmen und die richtigen Schlussfolgerungen für die zukünftige Siedlungsplanung, die Verkehrsinfrastruktur, das Verkehrsangebot und die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens zu treffen. Der KGV wurde vom Gemeinderat verabschiedet und wurde dem Kanton zur Genehmigung eingereicht.

Seit Jahren nimmt der Parkierungsdruck im öffentlichen Raum in Obersiggenthal zu. Die damit verbundenen Probleme müssen gelöst werden (wildes Parkieren an ungeeigneten Stellen, Dauer- und Fremdparkierer etc.). Je länger, desto mehr zeigen sich die Schwächen des gültigen Parkierungsreglements aus dem Jahr 1996, welches ein effizientes und wirksames Inkasso der Nachtparkgebühren kaum zulässt. Mit einem zeigemässen Parkraumkonzept (PRK) erhält der Gemeinderat ein wirksames Instrument zur Steuerung der zukünftigen Entwicklung.

Gestützt auf das Parkraumkonzept hat der Gemeinderat ein Parkierungsreglement erarbeitet. Dieses sieht die weitgehende Bewirtschaftung des im Eigentum der Gemeinde befindlichen Parkraums vor. Damit soll der Parkierungsdruck und die damit einhergehenden negativen Erscheinungen vermindert und gelenkt, aber dennoch der Bevölkerung die Abwicklung ihres Alltags ermöglicht werden.

Die Inkraftsetzung des Reglements setzt gewisse Investitionen voraus, weshalb gleichzeitig ein Kredit beantragt wird.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat, folgende Beschlüsse zu fassen:

- a) Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) wird zur Kenntnis genommen.
- b) Das Parkraumkonzept (PRK) sowie das Parkierungsreglement werden genehmigt.
- c) Der Verpflichtungskredit von CHF 150'000 (inkl. MwSt., Preisstand Oktober 2022) für die Umsetzung des Parkierungsreglements wird genehmigt.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeinderat unterbreitet Ihnen zu den beiden Planungsprojekten "Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)" und "Parkraumkonzept (PRK) sowie Parkierungsreglement" den folgenden Bericht.

Ausgangslage

Die Gemeinde Obersiggenthal verfügte bisher weder über einen Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) noch über ein Parkraumkonzept (PRK). Damit fehlen wichtige kommunale Planungsinstrumente.

Das bestehende, rechtsgültige Parkierungsreglement aus dem Jahr 1996 stellt keine Grundlage für Planungsaufgaben dar, denn es beschäftigt sich ausschliesslich mit der Parkplatzbewirtschaftung und differenziert lediglich zwischen Tages- und Nachtparkierung. Ausserdem weist es Mängel im Vollzug auf.

Das als aktuell als Parkierungskonzept betitelte Dokument ist kein Parkraumkonzept im raumplanerischen Sinn, sondern bezieht sich lediglich auf die Abwicklung der Parkierung bei Grossanlässen in Obersiggenthal. Dieses bestehende Dokument soll zunächst umbenannt werden; anschliessend muss die Parkierung bei Grossanlässen neu organisiert werden, denn es entspricht nicht mehr den tatsächlichen räumlichen Gegebenheiten.

An der Sitzung vom 29. November 2018 genehmigte der Einwohnerrat Verpflichtungskredite für die Erarbeitung eines Kommunalen Gesamtplans Verkehr und eines Parkraumkonzepts.

Die beiden nun neu erarbeiteten Instrumente – Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) und Parkraumkonzept (PRK) – sind von grosser Bedeutung, weil daraus die Grundlage und die übergeordneten Rahmenbedingungen für jegliche kommunale Verkehrsplanung hergeleitet werden.

Abgeleitet aus dem Kommunalen Gesamtplan Verkehr wurde ein detaillierteres Parkraumkonzept entwickelt. Daraus wurde der Entwurf für ein konkretes Parkierungsreglement erarbeitet. Für dessen Umsetzung muss ein Kredit bereitgestellt werden.

1. Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

Sowohl das kantonale Baugesetz als auch der kantonale Richtplan verstehen den KGV als zentrales Instrument zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Weil die Erstellung eines KGVs bei der letzten BNO-Revision noch keine Pflicht war, war damals darauf verzichtet worden.

Der KGV ist ein im kantonaler Baugesetz verankertes Planungsinstrument (§ 54a BauG). Ziel und Zweck des KGVs ist es, die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abzustimmen, und die richtigen Schlussfolgerungen für die künftige Siedlungsplanung, die Verkehrsinfrastruktur, das Verkehrsangebot und die Beeinflussung des Mobilitätsverhalten zu treffen. Für die Gemeinde ist der KGV somit das wichtigste, übergeordnete Instrument für eine umfassende und vorausschauende sowie mit der Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrsplanung.

Im KGV plant die Gemeinde ihren Gesamtverkehr für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Bei der Erarbeitung eines KGVs wird zunächst eine Analyse der aktuellen Verkehrssituation auf dem Gemeindegebiet vorgenommen. Davon ausgehend werden Überlegungen darüber angestellt, welche Veränderungen im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung zu erwarten sind (Prognose). Unter Einbezug übergeordneter Planungen und Zielsetzungen sowie im Hinblick auf eigene Ziele werden von der Gemeinde danach Massnahmen erarbeitet, um verkehrlichen Herausforderungen jetzt und in Zukunft zu begegnen.

Für die Erarbeitung des KGVs wurden unter der Leitung des beauftragten Verkehrsplanungsbüros zwei Workshops mit Vertretungen aus allen damals im Einwohnerrat vertretenen politischen Parteien sowie je einem Delegierten der Planungskommission und der Verkehrskommission durchgeführt.

Grundlage für den KGV der Gemeinde Obersiggenthal bildete eine Auseinandersetzung mit den übergeordneten rechtlichen, raum- und verkehrsplanerischen Rahmenbedingungen. Ebenso wurden laufende kommunale Planungsvorhaben einbezogen. Anschliessend nahm eine eingesetzte Arbeitsgruppe mit Vertretern der Gemeinde und des Verkehrsplanungsbüros eine Analyse verschiedener Daten, konkreter räumlicher Gegebenheiten und Beobachtungen vor, um die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken zu identifizieren. Dabei griffen die Arbeitsgruppe auf die persönlichen Erfahrungen der Workshop-Teilnehmerinnen und -teilnehmer zurück, welche in die Analyse einflossen.

Ausserdem wurden folgende Grundsätze für zu ergreifende Massnahmen formuliert:

1. Verkehr vermeiden und verlagern
2. Verkehr lenken
3. Sicherheit und Verträglichkeit erhöhen
4. Öffentlichen (Verkehrs-)Raum gestalten
5. Hindernisfrei bauen
6. Neue Mobilitätsformen unterstützen

Vor diesem Hintergrund benannte die Arbeitsgruppe Handlungsfelder und definierte Massnahmen für die verschiedenen Massnahmengruppen (Strassennetz/MIV, Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, Parkierung und Mobilitätsmanagement). Hier stellte die Arbeitsgruppe im Wesentlichen auf die Inputs der Workshop-Teilnehmerinnen und -teilnehmer ab.

Für die Details verweisen wir auf das beiliegende KGV.

Der KGV wurde am 8. August 2022 vom Gemeinderat verabschiedet und dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) gemäss §54a Abs. 1 BauG zur Genehmigung eingereicht (Stand vom 27.10.2022,). Nach der kantonalen Genehmigung wird er rechtskräftig und für Kanton und Gemeinde behördenverbindlich. Sobald die Genehmigung vorliegt wird der Gemeinderat wieder informieren.

Aktenauflage	Nr. 1	Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) vom 8. April 2022
	Nr. 2	Teilplan Velo
	Nr. 3	Teilplan ÖV (öffentlicher Verkehr)
	Nr. 4	Teilplan MIV (motorisierter Individualverkehr)
	Nr. 5	Teilplan FG (Fussverkehr)

2. Parkraumkonzept Obersiggenthal (PRK)

2.1 Ausgangslage

Seit Jahren nimmt der Parkierungsdruck im öffentlichen Raum in Obersiggenthal zu. Die damit verbundenen Probleme müssen gelöst werden. Zum Beispiel werden Fahrzeuge an ungeeigneten Stellen abgestellt, Parkieren auf öffentlichem Grund ist attraktiver als in der privaten Tiefgarage, Pendler mit Arbeitsort in Baden nutzen den öffentlichen Strassenraum von Obersiggenthal für Park and Ride und fahren nach dem Abstellen ihres Fahrzeugs mit dem Bus nach Baden. Je länger desto mehr zeigen sich zudem die Schwächen des gültigen Parkierungsreglements aus dem Jahr 1996. Dieses erhebt lediglich Gebühren für regelmässiges Nachtparkieren. Ein effizientes und wirksames Inkasso ist mit diesem schwierig durchsetzbar und mit grossem Aufwand verbunden.

Mit einem zeitgemässen Parkraumkonzept und Parkierungsreglement erhält der Gemeinderat ein wirksames Instrument zur Steuerung dieser Erscheinungen.

2.2 Vorgehen

Für ein fundiertes PRK mussten vorab zahlreiche technische, rechtliche und administrative Fragen geklärt werden:

- Übereinstimmung mit Normen, Gesetzen, Richtlinien
- Übereinstimmung mit regionalem Parkraumkonzept
- Zoneneinteilung/Unterscheidung von öffentlichen sowie privaten, aber öffentlich zugänglichen Parkplätzen und ganz privaten Parkplätzen
- Signalisationen, Markierungen
- Reglementierung
- Dienstbarkeiten und Verträge
- Regelung für verschiedene Benutzergruppen
- Tarifierung/Gebühren

Aufgrund von Erfahrungen aus anderen Gemeinden empfahl das Verkehrsplanungsbüro, ein Partizipationsverfahren durchzuführen, um die Akzeptanz der geplanten Massnahmen bei den Betroffenen zu erhöhen.

Es wurden zwei Workshops unter der Leitung des Verkehrsplanungsbüros durchgeführt mit Vertretungen von

- | | |
|----------------------------|---|
| • Gewerbe | Vereinigung Markthof, Gewerbeverein Obersiggenthal |
| • Parteien | SP, SVP, BDP, EVP, FDP, CVP, Grüne |
| • Kommissionen | Planungskommission, Verkehrskommission |
| • Quartiervereine | Hertenstein, Kirchdorf, Rieden |
| • Polizei | Stadtpolizei Baden |
| • Verwaltungsmitarbeitende | Vertretung Geschäftsleitung, Vertretung Personalverband |
| • Schule | Schulleitung |

Die daraus gewonnen Erkenntnisse wurden in den Bericht eingearbeitet.

Von den anschliessend sechs erarbeiteten Varianten favorisierte der Gemeinderat die Variante "kleines Zentrum, einheitliche Zone Wohnquartiere" und empfahl diese Variante dem

Einwohnerrat an der Sitzung vom 29. September 2021 zur Genehmigung. Nach der Zustimmung des Einwohnerrates wurde das Konzept weiterbearbeitet und ein Entwurf des Parkierungsreglements erstellt.

Im Anschluss daran fanden bilaterale Gespräche mit Eigentümern von privaten, aber öffentlich zugänglichen Parkplätzen und mit Vertragspartnern der Gemeinde statt. Dabei wurden die Vorhaben der Gemeinde erläutert und erklärt.

Zudem lagen das Parkraumkonzept und ein Entwurf des Parkierungsreglements vom 27. Mai bis 27. Juni 2022 zur öffentlichen Mitwirkung auf. Ebenfalls wurden beide Dokumente der Planungskommission und der Verkehrskommission vorgelegt und die Änderungswünsche und Anregungen im Rahmen der Mitwirkung aufgenommen. Gestützt auf die Erkenntnisse aus dem Mitwirkungsverfahren fand eine Überarbeitung des Parkierungsreglements statt.

2.3 Grundidee der umzusetzenden Parkierungslösung

- Die im Eigentum der Gemeinde befindlichen Parkfelder sollen bewirtschaftet werden. Dabei ist anzumerken, dass auch eine zeitlich limitierte unentgeltliche Nutzung unter den Begriff der Bewirtschaftung fällt.
Insbesondere
 - soll im näheren Umfeld des Markthofs inklusive des Gemeindehauses eine zentrale Parkzone ausgeschieden werden, in welcher für die im Eigentum der Gemeinde befindlichen Parkfelder ab der ersten Minute Gebühren erhoben werden
 - sollen die übrigen Wohnquartiere in Rieden, Nussbaumen und Kirchdorf in einer einheitlichen Zone zusammengefasst werden
 - sollen grössere Parkierungsanlagen im Eigentum der Gemeinde speziell betrachtet werden.
- Dabei ist im Parkraumkonzept vorgesehen, dass die Gemeinde je nach den konkreten Umständen in einem späteren Zeitpunkt auch für private Parkierungsmöglichkeiten eine Pflicht zur Gebührenerhebung einführen kann. Aktuell ist eine solche Pflicht nicht vorgesehen, was insbesondere auf bestehende Vereinbarungen und Gestaltungspläne zurückzuführen ist.

Für weitere Details wird auf das Parkraumkonzept verwiesen.

Aktenauflage Nr. 6 Parkraumkonzept (PRK) vom 7. Oktober 2022
 Nr. 7 Mitwirkungsbericht

3. Parkierungsreglement

Beim Parkierungsreglement handelt es sich um eine Konkretisierung des Parkraumkonzepts. Die grundsätzlichen Überlegungen im Konzept wurden weiter verfeinert und die Ideen des Konzepts nochmals vertiefter auf ihre Praktikabilität hin geprüft.

3.1 Parkraumzonen

3.1.1 Parkraumzone I

Diese Parkraumzone befindet sich im Zentrum der Gemeinde. Hier sollen dem Publikum für die Erledigung von Besorgungen ab der ersten Minute lediglich gebührenpflichtige Parkplätze zur Verfügung stehen. Für besondere Nutzergruppen soll jedoch an speziell signalisierten Orten eine längere Parkdauer möglich sein. In diese Parkraumzone I gehört auch der Parkplatz beim Gemeindehaus (inklusive Kiesplatz, der jedoch nicht dauernd zugänglich sein soll).

Im Bereich der Parkraumzone I befinden sich grössere private Parkieranlagen des Markthofs und des Hotels/Restaurants Neuhaus. Im Gestaltungsplan "Zentrumszone" im Perimeter des Markthofs ist festgehalten, dass der Gemeinderat nur im Einverständnis mit den Grundeigentümern Vorschriften über die Parkplatzbewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkierungsflächen erlassen kann (Art. 18 Sondernutzungsbestimmungen). Aus diesem Grund sehen wir vorerst von entsprechenden Vorschriften gegenüber privaten Grundeigentümern ab. Selbstverständlich können diese aber in eigener Regie eine Bewirtschaftung einführen.

3.1.2 Parkraumzone II

Das übrige zusammenhängende Siedlungsgebiet von Rieden, Nussbaumen und Kirchdorf zählt zur Parkraumzone II. Nicht zuletzt aufgrund der in umliegenden Gemeinden herrschenden Bewirtschaftungsformen (z.B. in Untersiggenthal oder in den Quartieren Badens), hat sich der Gemeinderat dafür entschieden, dass hier mit Hinterlegen einer offiziellen, blauen Parkscheibe (gemäss Anhang 3 der Schweizerischen Signalisationsverordnung) das gebührenfreie Abstellen eines Fahrzeugs während vier Stunden möglich sein soll. Diese Regelung ist in der Park-Gebührenordnung so vorgesehen.

Damit sind in der Regel das Abstatten eines Höflichkeitsbesuchs, die Durchführung einer Reparatur durch einen Handwerker oder pflegerische Massnahmen durch Angestellte einer Gesundheitsorganisation problemlos möglich. Weil jedoch nach 4 Stunden eine Parkgebühr bezahlt werden muss, ist die Benutzung der Parkfelder in den Quartieren als Park and Ride-Abstellplatz für externe, nach Baden pendelnde Arbeitnehmende nicht mehr attraktiv und wird weitgehend zum Erliegen kommen.

Anwohnende und Betriebe, welche in den Quartieren wohnen oder dort ihr Gewerbe ausüben, sollen eine Dauerparkkarte erwerben können. Es können Tageskarten gelöst werden.

Der Parkierungsdruck und die weiteren negativen Erscheinungen wurden vorwiegend in Rieden und in Nussbaumen beobachtet. Auch in Kirchdorf sind verschiedentlich dauerparkierende Fahrzeuge zu beobachten. Um zu verhindern, dass sich die negativen Erscheinungen von Fremdparkierenden aus den weiter östlich gelegenen Ortsteilen nach Kirchdorf verlagern, wird auch dieser Ortsteil in die Parkzone II eingeschlossen.

3.1.3 Gebiete ohne Parkraumzone

In den Weilern Tromsberg und Hertenstein sowie ausserhalb des zusammenhängenden Siedlungsgebietes wurden bisher keine negativen Erscheinungen im Zusammenhang mit der geschilderten Problematik beobachtet. Diese Gebiete liegen zudem in einiger Distanz zu den nächst gelegenen Bushaltestellen, so dass eine Verlagerung des Problems nicht zu erwarten ist.

Aus diesen Gründen soll hier auf eine Bewirtschaftung verzichtet werden.

3.1.4 Öffentliche Parkieranlagen

3.1.4.1 Parkieranlagen bei Schulhäusern

Die Parkplätze bei den Schulhäusern sollen nur in Verbindung mit der Nutzung der Schulanlagen, der Sporthalle oder dem Hallen- und Gartenbad zur Verfügung stehen. Bei der Parkieranlagen des OSOS und des neuen Schulhauses Goldiland sollen auch Personen im Verkehr mit dem Chinderhuus Goldiland parkieren dürfen. Die Schulhaus-Parkplätze sollen in der Nacht nicht als Gratis-Parkplätze benutzt werden, deshalb soll die Benutzung in Abweichung vom Parkraumkonzept auch während der Nacht kostenpflichtig sein.

3.1.4.2 Schwimmbad

Die Parkierungsanlage beim Schwimmbad ist rund um die Uhr gebührenpflichtig und soll nur in Verbindung mit der Nutzung des Hallen- und Gartenbades, des Jugs, der Sportanlagen oder der Schulanlagen OSOS und Goldiland zur Verfügung stehen.

Weil der Publikumsandrang auf dieser Parkierungsanlage tagsüber von Montag bis Freitag eher gering ausfällt, sollen in dieser Zeit ergänzend dazu 10 Park and Ride-Tages-Parkkarten zur Verfügung stehen. Die Bushaltestelle Aesch befindet sich in kurzer Gehdistanz. Die Zulässigkeit der Einrichtung von 10 Parkplätzen für Park and Ride unter Berücksichtigung der Zuschauer- und Besucherkapazitäten von Schwimmbad und Sporthalle wurde vom Verkehrsplanungsbüro abgeklärt. An Feiertagen und am Wochenende steht der Schwimmbad-Parkplatz ausschliesslich allen übrigen berechtigten Nutzern zur Verfügung.

Die sich vor dem Jugs befindliche Wiese, welche bei grossem Besucherandrang jeweils als "Überlauf-Parkplatz" dient, unterliegt ebenfalls der Gebührenpflicht und wird im Normalbetrieb gesperrt. Sie soll nur an Tagen mit grossem Parkierungsbedarf zur Verfügung stehen.

3.1.4.3 Restaurant 3 Sternen

Die Gemeinde ist vertraglich verpflichtet, den Gästen des Restaurants 3 Sternen die dort gelegenen öffentlichen Parkfelder beim Restaurant sowie die Parkfelder beim Gemeindehaus zur Mitbenutzung zur Verfügung zu stellen. Die Restaurantbetreiber können deshalb ihren Gästen Parkkarten für die unentgeltliche Benutzung dieser Parkfelder abgeben.

3.1.4.4 Parkplätze Hirschen und Friedhof Kirchdorf

Zwischen der Gemeinde, der katholischen Kirchgemeinde und dem Hotel/Restaurant Hirschen existieren Dienstbarkeitsverträge über die Benutzung des Parkplatzes beim Friedhof sowie des Parkplatzes Hirschen. Jener befindet sich teils im privaten Eigentum des Hotels/Restaurants Hirschen und teils im Eigentum der Gemeinde. Die vorgesehene Regelung bezieht sich nur auf die öffentlichen Flächen im Eigentum der Gemeinde.

Bei der Festlegung der gebührenfreien Benutzungsdauer von vier Stunden in der Park-Gebührenverordnung wurden unter anderem die gewöhnliche Dauer von Restaurantbesuchen, Gottesdiensten und Beerdigungen in Erwägung gezogen. Bei Hotelaufenthalten oder länger dauernden Anlässen sollen die katholische Kirchgemeinde und das Hotel/Restaurant Hirschen ihren Besuchern und Gästen unentgeltlich Parkkarten abgeben können. Je nach den konkreten Umständen kann die Gemeinde hier die Regelungen vorübergehend ausser Kraft setzen und beispielsweise die entsprechenden Signalisationen abdecken. Beide Lösungen (unentgeltliche Abgabe von Parkkarten und Abdecken von Signalisationen) sind an demorts bestens erprobt und haben sich bewährt.

3.1.4.5 Spazierparkplätze

Die sogenannten Spazierparkplätze befinden sich ausserhalb des Siedlungsgebietes in höheren Lagen des Siggenberges ohne in der näheren Umgebung liegender Bushaltestelle. Diese Orte erreicht man nur nach Überwindung einer gewissen Höhendifferenz. Sie werden regelmässig von Personen frequentiert, die von dort aus kürzere oder auch mehrere Stunden dauernde Spaziergänge, Wanderungen oder auch Radtouren unternehmen.

Aus Gründen der Gesundheitsprävention und weil dort bisher kaum problembehaftetes Parkierungsverhalten beobachtet werden konnte, beschränkt sich der Gemeinderat hier auf die Limitierung der Parkdauer auf 18 Stunden.

3.2 Tarife

3.2.1 Parkierungsreglement

Im Parkierungsreglement soll vom Einwohnerrat ein Tarifrahmen vorgegeben werden, innerhalb dessen Schranken der Gemeinderat die konkreten Parkgebühren festlegen kann. Dafür erlässt der Gemeinderat eine Park-Gebührenverordnung. Diese kann er anpassen, wenn sich die festgelegten Gebühren als unzureichend oder als überhöht erweisen, oder wenn sich die Umstände ändern. Eine entsprechende Ordnung wurde vom Einwohnerrat bereits bei der Baugebührenordnung genehmigt.

Bei der Festlegung des Gebührenspielraums orientierte sich der Gemeinderat an den Regelungen in den Quartieren der Stadt Baden.

3.2.2 Verordnung

Die Landstrasse zwischen Kirchdorf und Rieden ist stark mit Verkehr belastet und das Zentrum von Nussbaumen in der Parkzone I ist grundsätzlich gut zu Fuss, per Velo oder mit dem Bus erreichbar. Dennoch gibt es Personen, die auf die Benützung des Autos angewiesen sind.

In der Verordnung wurde der Gebührentarif in den ersten 2 Stunden linear mit jeweils Schritten à 50 Rappen ausgestaltet, danach nehmen sie einen progressiven Verlauf. Damit soll ein Anreiz geschaffen werden, möglichst auf das Auto zu verzichten.

In der Parkzone II findet vor allem das Alltags- und Sozialleben der Bevölkerung statt. In den Quartieren empfangen die Bewohnenden Besucherinnen und Besucher, die Wohnungen werden instandgehalten, Personen nehmen Dienste von Handwerkern oder Dienstleistungen in Anspruch. Alles dies nimmt in der Regel nicht mehr als 4 Stunden in Anspruch. Für die längere Beanspruchung von öffentlichem Flächen muss eine Parkkarte erworben werden.

Die öffentlichen Parkieranlagen werden vor allem im Verkehr mit den Schul- und Sportanlagen, dem Jugs, dem Chinderhuus Goldiland und dem Gemeindehaus benutzt. Hier ist in der Verordnung ein linearer Verlauf der Gebührenerhebung vorgesehen.

Aktenauflage	Nr. 8	Parkierungsreglement
	Nr. 9	Anhang 1
	Nr. 10	Park-Gebührenverordnung

4. Verpflichtungskredit für die Umsetzung des Parkierungsreglements

4.1 Markierung von Parkfeldern, Signalisationen

Das Abstellen von Fahrzeugen soll nur noch auf markierten Parkfeldern zulässig sein. Damit wird der Gebrauch des öffentlichen Grundes limitiert, und es ist geklärt, wo das Abstellen eines Fahrzeuges zulässig ist. So wird insbesondere der Weg für die Blaulichtorganisationen freigehalten, und der Winterdienst kann seiner Aufgabe ordnungsgemäss nachkommen.

Die neuen Regelungen müssen signalisiert werden, und zwar bei den Zugängen zur Parkzone II und auf den öffentlichen Parkieranlagen.

4.2 Parkkarten

Die im Parkierungsreglement beschriebenen Parkkarten können über eine Onlineplattform, welche der Parkuhrenhersteller betreibt, bezogen und bezahlt werden. Die Plattform soll jeweils über einen QR-Code an den Parkuhren und Parkraumzonen-Schilder sowie über die Gemeindeforum erreicht werden können. Alternativ kann die Parkkarte auch in der Gemeindeverwaltung gelöst werden.

4.3 Parkuhren und deren Standorte

Auf den öffentlichen Parkierungsanlagen im Eigentum der Gemeinde sollen eine oder zwei Parkuhren gestellt werden.

Die vorgesehenen Parkuhren entsprechen der neusten Generation, werden mit Solarzellen betrieben und verfügen über verschiedene Bezahlmöglichkeiten wie Bargeld (Münzen), TWINT; ParkPay sowie easypark. Der Bezahlvorgang erfolgt über die Eingabe der Nummer des Kontrollschildes an den Parkuhren oder in der jeweiligen Bezahl-App.

Die Parkuhren sind über das mobile Internet mit dem Hersteller verbunden, dabei werden Daten wie Gerätedefekt oder Störungen, volle Münzbehälter sowie die jeweilige Transaktion übermittelt. Die Parkuhren verfügen über ein Solarmodul und Akku. So können sie auch bei schlechtem Wetter oder Dunkelheit über Wochen ohne externe Stromquelle betrieben werden.

4.4 Abrechnung und Inkasso

Die Gemeinde schliesst mit einem Anbieter einen Vertrag. Dieser beinhaltet neben der Wartung der Parkuhren auch das Inkasso der Parkgebühren. Einerseits mittels Online-Tool andererseits und mittels TWINT sowie mittels Bezahl-Apps ParkPay und easypark. Nach Abzug einer Nutzungskommission in der üblichen Höhe von 9% werden die Einnahmen der Gemeinde Obersiggenthal überwiesen. In dieser Nutzungskommission sind ebenfalls die Lizenzgebühren für die Nutzung der Apps enthalten.

Das physische Entleeren der Münzbehälters der Parkuhren erfolgt durch Verwaltungsangestellte. Bei Barzahlungen an der Parkuhr entfällt die Nutzungskommission.

4.5 Kontrollen und Vollzug

Bei Überschreitung der erlaubten Parkzeit oder bei Parkieren ausserhalb der erlaubten Parkfelder wird eine Ordnungsbuss in Höhe von CHF 40.- erhoben (vgl. Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 (OBV)).

Mit der Kontrolle der ordnungsgemässen Benutzung der Parkfelder wird eine private Sicherheitsfirma beauftragt. Deren Angestellte scannen mit einer App das Kontrollschild und können so prüfen, ob die Benutzung des Parkfeldes berechtigt ist. Nach der Umstellung werden häufiger Kontrollen durchgeführt, später 1-3 Mal pro Woche in verschiedenen Abständen und zu verschiedenen Zeiten.

Die Bussenrechnungen werden im Auftrag der Gemeinde durch die Sicherheitsfirma zugestellt. Das Inkasso wird durch die Verwaltung bewerkstelligt.

4.6 Finanzierung / Folgekosten

4.6.1 Investitionskosten

Im Aufgaben- und Finanzplan der Einwohnergemeinde (Stand 9. August 2022) ist im Jahr 2023 für die Umsetzungsmassnahmen des Parkraumkonzepts insgesamt ein Betrag von CHF 150'000 eingestellt.

Die Investitionskosten für die Umsetzung des Parkraumkonzepts bzw. des Parkierungsreglements berechnen sich folgendermassen:

(Angaben in CHF)			
Investitionen (einmalig)	Anzahl	Einzelpreis	Betrag
Zentrale Parkuhren auf öffentlichen Parkierungsanlagen	9	5000.00	45'000.00
Zubehör zu Parkuhr (Bodenplatte, Rohrmast, Transport, Montage etc.)	9	2'000.00	18'000.00
Fundamente für Parkuhren	9	250.00	2'250.00
Markierungsarbeiten für Parkfelder	75	250.00	18'750.00
Signalisation	50	700.00	35'000.00
Fundamente für Signalisation	50	400.00	20'000.00
Rundungen			276.00
Total exkl. MwSt.			139'276.00
MwSt. 7.7%			10'724.00
Total inkl. MwSt.			150'000.00

4.6.2 Jährliche Folgekosten

(Angaben in CHF inkl. MwSt.)		
	Netto-Investition (pro memoria)	(150'000)
a) Kapitalfolgekosten	Abschreibungsanteil (Kat. 7; 10 Jahre)	15'000
	Zinsanteil (1/2 der Investitionskosten, davon 1.25 %) ¹⁾	938
b) Betriebsfolgekosten	Unterhalt zentrale Parkuhren (9 Stück à CHF 700)	6'300
	Unterhalt Markierung & Signalisation (pauschal)	6'200
	Kontrolle, Vollzug 1-3 Mal pro Woche (pauschal)	21'000
	Nutzungskommission (Nutzungskommission 9% der prognostizierten Einnahmen via App-Zahlung (CHF 122'640), mindesten CHF 1'200)	11'038
c) Personalfolgekosten	Schätzung, pauschal ²⁾	10'000
Total		70'476

¹⁾ Die Hälfte der Nettoinvestitionsausgaben multipliziert mit dem jeweils gültigen Hypothekarischen Referenzzinssatzes (1.25 %).

- 2) Gemäss Richtlinien werden die Personalfolgekosten individuell betrachtet. Im vorliegenden Fall wird mit zusätzlichen Personalkosten zum Beispiel für die Leerung der Parkuhren, Zusammenarbeit mit externem Anbieter, Bussenverfügungen gerechnet. Anzumerken ist, dass es sich hierbei lediglich um eine Erhöhung des Aufwandes im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung des Parkraums handelt, denn bereits heute werden Nachtparkgebühren erhoben. Dieser Zusatzaufwand wird mit dem vorhandenen Personal abgedeckt.

Anmerkung: Weil es sich bei den Einnahmen der Gemeinde um Park-Gebühren für öffentliche Parkplätze im Eigentum der Gemeinde handelt, muss auf diese Einnahmen keine Mehrwertsteuer entrichtet werden.

4.6.3 Mehreinnahmen

Bereits heute werden Nachtparkgebühren eingenommen. Diesen bisherigen Einnahmen sind die heute generierten Einnahmen gegenüber zu stellen.

(Angabe in CHF inkl. MwSt.)

Mehreinnahmen pro Jahr (Annahme)	
Parkierungsanlagen mit Parkuhren (280 gebührenpflichtige Parkfelder) Berechnung 280 x 0.05 Stunden (Belegungszeit pro Feld, Erfahrungswert) x 24h x 365 Tage	122'640
Strassenparkfelder mit Parkkarten (50 Jahres-Parkkarten à CHF 600)	30'000
Parkkarten für Lehrpersonen/ Gemeindeangestellte (50 Jahres-Parkkarten à CHF 300)	15'000
Strassenparkfelder mit Tages-Parkkarten Werden aus Vorsichtsgründen nicht einbezogen.	0
Bussen (Annahme 10 Bussen/Woche) Berechnung 10 x 52 Wochen x 40.-	20'800
Zwischentotal Mehreinnahmen	188'440
Abzgl. bisherige Einnahmen aus Nachtparkgebühren (Schnitt der letzten 3 Jahre)	-31'455
Abzüglich jährliche Folgekosten (vgl. Ziff. 4.6.2)	-70'476
Total Mehreinnahmen pro Jahr	86'509

Dieser Berechnung liegen grob geschätzte Annahmen zu Grunde. Wie hoch die effektiven Einnahmen aus den Parkgebühren sein wird, ergibt sich erst nach der Umsetzung und Einführung des Parkierungsreglements. Zum Beispiel ist gegenwärtig schwierig abzuschätzen, ob heute von Einwohnerinnen und Einwohnern in den Strassen abgestellte Autos nach Einführung von Parkgebühren vermehrt in Tiefgaragen oder auf eigenen Grundstücken platziert werden.

NAMENS DES GEMEINDERATES OBERSIGGENTHAL

Gemeindeammann

Gemeindeschreiber

Bettina Lutz Güttler

Thomas Zumsteg