



# Gemeinde Obersiggenthal

Gemeinderat

---

Nussbaumen, 4. August 2021 / rm

## Bericht und Antrag an den Einwohnerrat

GK 2021 / 23

### Genehmigung Bericht zum Parkkonzept und des Varianten Entscheides

#### Das Wichtigste in Kürze

An der Sitzung vom 29. November 2018 genehmigte der Einwohnerrat Obersiggenthal den notwendigen Kredit zur Erarbeitung eines kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) und eines Parkraumkonzeptes (PRK) für die Gemeinde Obersiggenthal. Der Gemeinderat schlägt unter Berücksichtigung des von der Firma Metron Verkehrsplanung AG, Brugg, erarbeiteten Berichts sowie der eingesetzten Arbeitsgruppe die Variante "kleines Zentrum, einheitliche Zone Wohnquartiere" in Kombination mit „konstante Gebühren" zur Umsetzung vor.

## Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat, folgenden Beschluss zu fassen:

- 1. Der Bericht des Gemeinderats zum Parkkonzept Obersiggenthal vom 25. Mai 2021 sei zu genehmigen.**
- 2. Es sei dem Varianten Entscheid "kleines Zentrum, einheitliche Zone Wohnquartiere" in Kombination mit „konstante Gebühren" zuzustimmen.**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

## 1 Sachverhalt/Ausgangslage

An der Sitzung vom 29. November 2018 genehmigte der Einwohnerrat Obersiggenthal den notwendigen Kredit zur Erarbeitung eines kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) und eines Parkraumkonzeptes (PRK) für die Gemeinde Obersiggenthal.

Mit Gemeinderatsentscheid vom 11. Februar 2019 wurde die Firma Metron Verkehrsplanung AG, Brugg, mit dem Ausarbeiten des Parkkonzepts beauftragt. Diese wurde durch eine interne Arbeitsgruppe, bestehend aus Gemeindeammann, Leiter Tiefbau und Leiter Planung/Umwelt, begleitet.

In Workshops mit den Quartiervereinen, Vertretern Markthof (Mieter und Eigentümer), dem Gewerbeverein, der Polizei und den kommunalen Kommissionen (Verkehrskommission und Planungskommission) wurden die Grundlagen für das Parkraumkonzept erarbeitet. Die gesammelten Informationen wurden von der Firma Metron Verkehrsplanung AG, Brugg, und der Arbeitsgruppe finalisiert und liegen im Bericht vom 25. Mai 2021 vor. Dem Bericht kann zusammengefasst in Bezug auf die aktuelle Situation und die Übereinstimmung mit übergeordneten Vorgaben Folgendes entnommen werden:

- Das bestehende Parkierungsreglement stammt aus dem Jahr 1996. Das Dauerparkieren auf öffentlichem Grund wurde dabei mit der Entrichtung einer Gebühr geregelt, was ein effizientes und wirksames Inkasso ermöglichte, allerdings aber auch mit einer nicht unbedingt effizienten Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze verbunden ist, wie dies gemäss dem nachfolgend erwähnten regionalen Parkraumkonzept eigentlich erforderlich wäre.  
Die monatlichen Gebühren betragen aktuell:  
CHF 60 für leichtere Motorwagen, Anhänger und dreirädrige Motorfahrzeuge  
CHF 120 für schwere Motorwagen, Anhänger, Cars und Wohnwagen  
CHF 30 für Motorräder
- Es ist seit der Inkraftsetzung des letzten Reglements eine klare Erhöhung des Druckes auf die öffentlichen Parkplätze festzustellen. Folgen davon sind unter Anderem wildes Parkieren und Fremdparkieren.
- Ein bereits bestehendes regionales Parkraumkonzept sieht für die Zentrumsgemeinden – zu welchen Obersiggenthal gehört – eine monetäre Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums vor. Jede Gemeinde hat diese Vorgabe für sich in verbindliche Regelwerke umzusetzen. Zudem soll die Zahl der in den Zentren neu erstellten Parkplätze möglichst klein gehalten werden, um das bereits stark ausgelastete bis überlastete Strassennetz nicht weiter zu belasten. Ein entsprechendes Parkraumdefizit soll in erster Linie über den Ausbau des ÖV kompensiert werden.
- Obersiggenthal verfügt derzeit über rund 1'100 öffentlich zugängliche Parkplätze. Für lediglich knapp 30 davon besteht bereits eine Gebührenpflicht. Die gebührenpflichtigen Parkplätze befinden sich alle in privater Hand (Besucher- oder Kundenparkplätze).

- Die Zahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze wird grundsätzlich als ausreichend erachtet. Überlastungen gibt es am Ehesten bei den Schulhaus-Parkplätzen sowie im Sommer bei schönem Wetter beim Parkplatz zum Hallen- und Gartenbad.

Auf Basis der Situationsanalyse werden im Bericht folgende Handlungsempfehlungen ausgesprochen:

- Es soll ein griffiges System zum effizienten Inkasso der Parkgebühren geschaffen werden.
- Es soll ein wirksames und zeitgemässes Instrument zur Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze geschaffen werden.
- Das neue Parkraumkonzept der Gemeinde soll den Vorgaben aus dem übergeordneten Parkraumkonzept Baden Regio genügen.
- Wildes Parkieren an ungeeigneten Stellen soll wirksam unterbunden werden.

## **2 Umsetzungsprämissen des Gemeinderates**

Der Gemeinderat ist gewillt, die Handlungsempfehlungen aus dem Bericht der Metron AG umzusetzen. Für die konkrete Umsetzungslösung stehen für ihn dabei folgende Leitideen im Vordergrund:

- Die neue Lösung soll für die Bevölkerung möglichst einfach zu erfassen und mit möglichst geringem Aufwand bei der Umsetzung verbunden sein.
- Das Parkieren von Fahrzeugen über Nacht soll für AnwohnerInnen weiterhin möglich bleiben.
- Ebenso soll es für kleinere Unternehmungen wie Spaziergänge auf dem Gemeindegebiet auch für Auswärtige weiterhin möglich sein, das Fahrzeug rechtskonform im Gemeindegebiet parkieren zu können.
- Hingegen soll es für Auswärtige erschwert werden, das persönliche Fahrzeug in Obersiggenthal abzustellen, um dann in die Regionen Baden/Zürich oder auch Brugg/Aarau weiterzureisen. Als zentrales Mittel hierfür sieht der Gemeinderat eine kostenpflichtige Bewirtschaftung der Parkplätze im Eigentum der Gemeinde sowie die zeitliche Begrenzung der Parkierung in den Quartieren.

## **3 Umsetzungsvarianten**

Der Bericht der Metron AG enthält eine Darstellung von verschiedenen Umsetzungsvarianten in Bezug auf die Parkraumzonen, um die obig aufgeführten Ziele zu erreichen. Jede dieser Varianten ist mit Vor- und Nachteilen verbunden. Im Einzelnen werden folgende Varianten ausgeführt:

- Einheitliche Bewirtschaftung
- Kleines Zentrum, einheitliche Zone Wohnquartiere
- Grosses Zentrum, einheitliche Zone Wohnquartiere
- Kleines Zentrum, fünf Wohnquartiere
- Grosses Zentrum, sechs Wohnquartiere

Für die Beschreibung der Varianten sowie ihre individuellen Vor- und Nachteile wird auf den Bericht der Metron AG (Seiten 16-20) verwiesen.

## 4 Ausführungen zur vorgeschlagenen Variante

### 4.1 Parkraumzone

Aus den zur Verfügung stehenden Optionen hat sich der Gemeinderat für den Vorschlag "Kleines Zentrum, einheitliche Zone Wohnquartiere" entschieden. Die Zone Zentrum umfasst dabei das nähere Umfeld des Markthofes sowie die gemeindeeigenen Parkplätze auf dem Bachmattareal vor dem Gemeindehaus. Zwischen den Wohnquartieren in den einzelnen Ortsteilen wird nicht unterschieden; diese werden in einer einheitlichen Zone zusammengefasst. Spezielle Regelungen sollen gelten für die Schul- und Sportanlagen sowie für die Parkplätze Hallen- und Gartenbad, Hirschen Kirchdorf, Friedhof, Schützenhaus Ebni, Restaurant 3 Sternen sowie für alle "Spazierparkplätze".

Die Bewirtschaftung wird dabei in zwei Zonen unterteilt: eine weisse Zone (Zentrum), in welcher keine Parkzeitbeschränkung gilt, wo das Parkieren aber von Anfang an gebührenpflichtig ist; sowie eine blaue Zone (Wohnquartiere) nach Strassensignalisationsverordnung (SSV), welche mit Parkkarten für Dauerparkieren bewirtschaftet wird. Hierbei kann zwischen verschiedenen Nutzergruppen mit entsprechenden Parkberechtigungen unterschieden werden. Mögliche Unterscheidungen sind:

Nutzergruppe	Berechtigung
AnwohnerInnen	Monats- oder Jahres-Dauerparkkarten
Betriebe	Monats- oder Jahres-Dauerparkkarten
Gesundheitsorganisationen (Spitex o.ä.)	Monats- oder Jahres-Dauerparkkarten
Handwerks- u. Servicebetriebe	Monats- oder Tages-Parkkarten
BesucherInnen	Tages-Parkkarten

Obige Parkberechtigungen kommen nur ausserhalb des Zeitraums zur Geltung, welcher mit der blauen Zone abgedeckt ist. Die "Blaue Zone" ist ein fester Begriff nach Art. 48 Abs. 2 lit. a SSV. Parkierende innerhalb der blauen Zone sind demnach berechtigt, ihre Fahrzeuge werktags im Zeitraum zwischen 8:00 und 19:00 Uhr für eine beschränkte Zeit (gesetzlich vorgegeben mindestens 30 Minuten; im Bericht vorgeschlagen wird 1 Stunde sowie über Mittag 1,5 Stunden) sowie ausserhalb dieser Bewirtschaftungszeit unbeschränkt gebührenfrei in den dafür vorgesehenen Parkräumen abzustellen. Werden diese Zeiträume überschritten, so wird eine der obig aufgeführten, kostenpflichtigen Parkkarten benötigt.

Es ist dabei aus Kostengründen nicht vorgesehen, alle zur Verfügung stehenden Parkfelder innerhalb der blauen Zonen im Gemeindegebiet entsprechend zu bezeichnen. Das ist auch keine Vorgabe, die mit der Schaffung einer blauen Zone verbunden wäre. Was den zur Verfügung stehenden Parkraum betrifft, ändert sich mit der Schaffung einer blauen Zone mit Ausnahme der in Teilnutzungen neu entstehenden Kostenpflicht grundsätzlich nichts. In Bezug auf das Parkieren gelten mit und ohne blaue Zonen die Regelungen der Strassenverkehrsgesetzgebung. Das bedeutet je nach Definition der Strassenzonen:

- Allgemein: Das Parkieren ist nur erlaubt, wo nicht auch das Halten nach Art. 18 Verkehrsregelverordnung (VRV) verboten ist. Zudem darf nach Art. 19 sowie Art. 41 VRV nicht parkiert werden:
  - auf Hauptstrassen innerorts, wenn für das Kreuzen von zwei Motorwagen nicht genügend Platz bliebe
  - auf Radstreifen und auf Fahrbahnen neben solchen Streifen

- auf Trottoirs, sofern es Signale und Markierungen nicht ausdrücklich zulassen
- näher als 20 m bei Bahnübergängen
- auf Brücken
- vor Zufahrten zu fremden Gebäuden und Grundstücken.

In schmalen Strassen dürfen Fahrzeuge nur auf einer Seite parkiert werden, wenn sonst die Vorbeifahrt anderer Fahrzeuge erschwert würde. Zudem ist platzsparend zu parkieren, doch darf die Wegfahrt anderer Fahrzeuge nicht behindert werden.

Die obigen Regeln gelten sowohl für Gemeindestrassen, bei welchen eine Beschränkung auf Tempo 50 gilt, als auch in Strassen, wo die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt worden ist.

- Begegnungszone: Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Als Vorteile gegenüber anderen Umsetzungsvarianten ist mit der Variante "Kleines Zentrum, einheitliche Zone Wohnquartier" verbunden, dass die Einteilung einfach und verständlich ist, das Zentrum klar definiert werden kann und für die obig aufgeführten Spezialbereiche massgeschneiderte Lösungen definiert werden können. Als mögliche Nachteile werden im Bericht aufgeführt:

- Kunden aus dem Zentrum werden ins nahegelegene Quartier ausweichen, sofern sich dort kostenlose Parkplätze mit Parkzeitbeschränkung befinden.
- Es können nicht viele gebührenpflichtige Parkplätze ausgeschrieben werden, wenn in den Wohnquartieren keine Parkuhren gestellt werden.
- AnwohnerInnen können in einem sehr grossen Gebiet zeitlich unbeschränkt parkieren und werden zum Teil am Zentrumsrand parkieren, wenn sie Geschäfte im Zentrum zu erledigen haben.

Diese Nachteile sind sicher nicht völlig von der Hand zu weisen. Es ist ihnen aber auch zu entgegen:

- Erfahrungsgemäss wollen Kunden im Zentrum möglichst nahe an ihren Zielen parkieren und z.B. mit ihren Einkäufen nicht allzu weite Wege gehen. Die Gefahr einer übermässigen Belastung der zentrumsnahen, aber innerhalb der blauen Zone liegenden Parkplätze darf als nicht übermässig gross bezeichnet werden. Zudem wird mit der Parkzeitbeschränkung eine weitere Hürde geschaffen, welche die Attraktivität dieser Parkplätze mindert.
- Für AnwohnerInnen, die für Besorgungen am Zentrumsrand parkieren würden, gilt grundsätzlich das Gleiche. Zudem haben sie mit der Bezahlung einer Parkkarte bereits einen Beitrag an die Infrastruktur und die Bewirtschaftungskosten geleistet.
- Im Vordergrund des neuen Parkierungsregimes steht eine mit den regionalen Vorgaben konforme Anpassung des kommunalen Reglements sowie die Verhinderung des Parkierens von Auswärtigen in den Quartieren und auf den öffentlich zugänglichen Parkplätzen, die ein anderes Reiseziel als Obersiggenthal haben. Man könnte mit flächendeckend einzurichtenden Parkuhren im ganzen Gemeindegebiet, welche während 24 Stunden am Tag und sieben Tage die Woche bewirtschaftet werden, auch eine Maximierung des Gebührenertrages für die Gemeinde anstreben. Finanziert würde dies aber überwiegend von der Obersiggenthaler Bevölkerung (und zu einem geringeren Teil von

ihren BesucherInnen), was nicht zur Standortattraktivität für die Wohnbevölkerung beiträgt.

Unter dem Strich erachtet der Gemeinderat die vorgeschlagene Variante als eine Lösung, welche die bestehenden Missstände wirksam zu beseitigen vermag und gleichzeitig den angestrebten Zielen in Bezug auf Einfachheit und Komfort für die ansässige Wohnbevölkerung entsprechen kann.

#### 4.2 Gebührenvariante

Wie zu den Parkraumzonen gibt es auch zur Gestaltung der Gebühren mehrere Optionen. Zur Wahl stehen hier eine Gestaltung mit progressiven oder aber mit konstanten, linearen Gebühren, welche allenfalls mit einer Parkzeitbeschränkung verbunden werden. Bei progressiven Gebühren steigen diese, je länger die Parkzeit dauert. Vorteile dieser Variante sind, dass sie zu kürzeren Aufenthalten und damit auch zu einer grösseren Verfügbarkeit von Parkplätzen führen. Als Nachteil ist zu bezeichnen, dass die Vorteile einen grösseren Umschlag, sprich mehr Verkehr, nach sich ziehen. Mit konstanten Gebühren, die entsprechend der auf dem Parkplatz verbrachten Zeit linear ansteigen, wird ein kleinerer Anreiz geschaffen, einen möglichst kurzen Aufenthalt im Zentrum zu verbringen. Das kann als Nachteil betrachtet werden, bleiben die Parkplätze so tendenziell doch länger belegt. Aus der Optik der im Zentrum ansässigen Betriebe heraus kann das aber durchaus auch ein Vorteil darstellen, besteht für die KundInnen so doch weniger Zeitdruck und dadurch mehr Musse, um das vorhandene Angebot wahrzunehmen und sich bei Bedarf auch beraten zu lassen. Mit einer Parkzeitbeschränkung auf 2 Stunden bei konstanten Gebühren wird wiederum für einen etwas grösseren Anreiz für einen kurzen Aufenthalt gesorgt bei den bereits beschriebenen Nachteilen des grösseren Verkehrs und der grösseren Hektik im Einkaufsverhalten.

Aus den zur Verfügung stehenden Varianten schlägt der Gemeinderat in Abwägung der obigen Vor- und Nachteile die Variante "konstante Gebühren" zur Umsetzung vor.

## **5 Ausblick, weiteres Vorgehen**

In der nach dem Grundsatzentscheid des Einwohnerrates weiterführenden Ausarbeitung des konkreten Parkierungsreglements wird unter Anderem darüber entschieden werden müssen, ob eine Ausführung mit Schranken oder Parkuhren bei den Parkplätzen Gemeindehaus und Schwimmbad sinnvoller ist. Gemäss einer ersten, im Anhang 2 zum Bericht der Firma Metron abgebildeten Kostenschätzung ist bei einer Umsetzung mit Parkuhren von Kosten über CHF 101'500 auszugehen. Die Variante mit Schranken dürfte auf CHF 135'500 zu stehen kommen (beide Angaben exklusive MwSt.), Die konkrete Höhe der Parkgebühren sowie die Regelungen für die erwähnten Spezialbereiche werden ebenfalls Bestandteil des Reglements sein, über welches der Einwohnerrat zu einem späteren Zeitpunkt entscheiden kann.

### **NAMENS DES GEMEINDERATES OBERSIGGENTHAL**

Gemeindeammann

Gemeindeschreiber

Bettina Lutz Güttler

Thomas Zumsteg