

# Das Solothurner Parkplatzreglement und erste Realisierung

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **35 (1978)**

Heft 5

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-782517>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Das Solothurner Parkplatzreglement und erste Realisierung

## Lösung des Parkierungsproblems in der Innenstadt

Von Dr. Victor Monteil, Fürsprecher und Notar, Solothurn

*Die Parkplatzprobleme lassen sich in der Innenstadt durch originelle Formen der Zusammenarbeit zwischen dem Gemeinwesen und den Grundeigentümern zufriedenstellend anpacken. Erste Erfahrungen in Solothurn sind positiv. Red.*



Dr. Victor Monteil

### I. Rechtliche und planerische Grundlagen

Wer sich mit der *Parkplatzplanung* und insbesondere mit den *Realisierungsmöglichkeiten* dieser Planung befasst, wird sich unter anderem auch der *rechtlichen Voraussetzungen* erinnern müssen, die es zu beachten gilt oder die erst neu zu schaffen sind. In der Stadt Solothurn begannen wir damit mit dem *Parkplatzreglement vom 29. November 1971*.

Ein entscheidender Ausgangspunkt für die *Parkplatzplanung* einer Stadt ist die Einsicht, dass es eine *Aufgabe des Gemeinwesens* darstellen muss, öffent-

liche *Parkplätze* für das Abstellen der *Motorfahrzeuge* zur Verfügung zu halten. Die Erstellung öffentlicher *Parkplätze* gehört zur *Daseinsvorsorge*. Nach der neuern Gesetzgebung trifft nun aber auch *den Grundeigentümer die Pflicht, auf seinem Grundstück Abstellflächen für Motorfahrzeuge auszuscheiden*. So verpflichtet § 6 Ziff. 9 des Baugesetzes des Kantons Solothurn die *Gemeinden*, in ihre *Baureglements* Bestimmungen über die *Parkierungsmöglichkeiten* auf *privatem Grund* aufzunehmen. Diese öffentlich-rechtlichen *Eigentumsbeschränkungen* begründen eine *Leistungspflicht* des *Grundeigentümers*, *Parkplätze* zu schaffen.

Es ist offensichtlich, dass die nach *kantonalem Recht* jedem *Grundeigentümer* aufzulegende *Pflicht* zur Erstellung *privater Parkplätze*, würde man deren *Realerfüllung* auch vom *Grundeigentümer* der *Altstadt* verlangen, einer *andern Planungs-idee*, nämlich der *Idee der verkehrsfreien Innenstadt*, *zuwiderlaufen* müsste. Sofern es wegen der *geschlossenen Bauweise* und der *engen Strassen- und Zufahrtsverhältnisse* überhaupt möglich wäre, *private Abstellflächen* oder *Parkhäuser* in der *Altstadt* zu erstellen, würden solche *Parkgelegenheiten* die *Motorfahrzeuge* anziehen und die *Altstadt wiederum einem Autoverkehr* aussetzen, den es ja gerade zu *beseitigen* gilt. Durch das *Reglement vom Jahre 1971* wurde versucht, das *Spannungsverhältnis* zwischen der *Planungs-idee* der

*verkehrsfreien Innenstadt* und der neu zu begründenden *Pflicht der Grundeigentümer* zur Schaffung von *privaten Abstellflächen* durch *neuartige Rechtsvorschriften* zu lösen.

### II. Standorte der Parkflächen und Ausmass der Beteiligung der Einwohnergemeinde und der Grundeigentümer

Die *Planungsstudien* haben ergeben, dass der *Parkplatzbedarf* in der unmittelbaren *Umgebung der Altstadt* durch unter- oder oberirdische *Parkhäuser* teils auf *privatem*, zur *Hauptsache* aber auf *öffentlichem Grund* gedeckt werden kann. Als *Standort*, an denen diese *Parkplätze* je nach *Motorisierungsgrad* und *Bedürfnis* im Laufe der Zeit *etappenweise* erstellt werden können, eignet sich der *Gürtel* zwischen dem *mittelalterlichen Stadtkern* als *innere* und den ihn *umfahrenden Hauptstrassen* als *äussere* *Begrenzung*.

Wenn nun auch feststeht, dass sowohl die *Stadt* wie auch die *Grundeigentümer* *grundsätzlich verpflichtet* sind, im unmittelbaren *Bereich der Altstadt* *Parkplätze* zu erstellen, so ist damit noch nichts darüber *ausgesagt*, in *welchem Verhältnis* die *Aufgabe* durch die *Gemeinde* und die *Grundeigentümer* zu lösen ist. Es war daher *nötig*, ein *einleuchtendes Kriterium* für das *Beteiligungsmass* einerseits der *Gemeinde* und andererseits der *privaten Grundeigentümer* bei der *Beschaffung* von *Parkplätzen* im *Bereich der Innenstadt* zu finden.

Verschiedene *Überlegungen*, die hier nicht näher *dargestellt* werden können, führten zur *Erkenntnis*, dass die *Grundeigentümer* die *langfristig* benützbaren und zudem *einen Teil* der *kurzfristig* zur *Verfügung* zu stellenden

Parkplätze finanzieren sollten, während es Aufgabe der Stadt sein muss, den restlichen Teil der kurzfristig benutzbaren Parkplätze sicherzustellen. Anhand der Normen des Verbandes Schweizerischer Strassenfachmänner liess sich errechnen, dass rund 75 % der Parkplätze langfristig und nur 25 % kurzfristig benützt werden, und deshalb enthält das neue Parkplatzreglement denn auch den Grundsatz, dass die Stadt 25 %, die Grundeigentümer 75 % der Kosten zu tragen haben, die für die Erstellung der Parkplätze im Bereich der Innenstadt entstehen werden.

### III. Die öffentlich-rechtliche Parkhausgenossenschaft gemäss § 11 ff des Parkplatzreglementes

#### 1. Die öffentlich-rechtliche Genossenschaft

Die fehlende Möglichkeit der Grundeigentümer der Innenstadt, auf privatem Grund Parkplätze zu erstellen, und der Umstand, dass die Stadt auf öffentlichem Grund mehr Parkplätze bereitstellen kann, als sie herzurichten verpflichtet ist, führten fast zwangsläufig zum Gedanken, dass die Aufgabe, genügend Parkgelegenheiten in der Nähe des Geschäfts- und Ladenzentrums zu errichten, durch ein gemeinsames Vorgehen von Stadt und Grundeigentümer der Innenstadt zu lösen ist. Deshalb wurde im Parkplatzreglement die Möglichkeit geschaffen, dass die Grundeigentümer und die Einwohnergemeinde zum Zwecke von Bau und Betrieb von Parkhäusern eine öffentlich-rechtliche Korporation gründen können.

Die Unternehmung, die Grundeigentümer und Einwohnergemeinde zum Zwecke der Parkplatzbeschaffung zusammenfassen soll, kann zum vorneherein keine Gesellschaft des Privatrechts sein. Eine privatrechtliche Gesellschaft beruht auf der Freiwilligkeit der Beteiligten. Hier geht es aber darum, Parkhäuser allenfalls auch gegen den Willen der Grundeigentümer zu erstellen, sie zu verpflichten, einen Teil der Baukosten der gemeinsamen Anlagen zu finanzieren. Die Parkhausunternehmung muss deshalb dem öffentlichen Recht unterstellt sein und muss aufgrund eines Hoheitsaktes begründet werden können; sollen alle Grundeigentümer auch gegen ihren Willen der Parkhausunternehmung beitreten müssen, so muss ein Beteiligungszwang bestehen.

Es schien anfänglich etwas zweifelhaft, ob eine Gemeinde mit Rücksicht auf

das übergeordnete Recht des Bundes und des Kantons berechtigt sei, eine öffentlich-rechtliche Genossenschaft mit Beteiligungszwang ins Leben zu rufen. Die rechtlichen Überlegungen, die hier nicht vorgetragen werden können, liessen es als zulässig erscheinen, dass durch eine autonome Gemeindegesetzgebung die Grundeigentümer der Innenstadt zur Beteiligung an einer öffentlich-rechtlichen Parkhausgenossenschaft verpflichtet werden können. Die Gemeinde ist frei, im Rahmen der verfassungsmässigen Schranken die Organisation der Parkhausgenossenschaft selbst festzulegen. Zur Entstehung der öffentlich-rechtlichen Parkhausgenossenschaft bedarf es gemäss § 14 des Parkplatzreglementes eines Beschlusses des Gemeinderates, der nach freiem Ermessen die Gründung der Parkhausgenossenschaft durch Verwaltungsakt vorschreiben kann.

#### 2. Kreis der Mitglieder und Mass der privaten Beteiligung

Der Kreis der Mitglieder der Parkhausgenossenschaft setzt sich von Gesetzes wegen zusammen aus der Gemeinde einerseits und den Grundeigentümern der Innenstadt, also jenen Grundeigentümern, deren Liegenschaften sich innerhalb des durch Bebauungsplan festgelegten sogenannten City-Ringes befinden, andererseits.

Das Mass der Beteiligung am Genossenschaftskapital ist in der Weise zum vorneherein festgesetzt, dass die Stadt 25 % und die Grundeigentümer 75 % des Genossenschaftskapitals aufzubringen haben. Die Quote jedes einzelnen Grundeigentümers wird im Zeitpunkt der Erstellung eines Parkhauses festgesetzt. Die Beteiligungsquote richtet sich nach der Benützungsort seines Grundstückes und nach dem Verhältnis der Parkplätze, die diese Benützungsort erfordert, zur Gesamtzahl der bei Baubeginn des Parkhauses für die Innenstadt erforderlichen Parkplätze. Die getroffene Regelung erlaubt, dass die dem einzelnen Grundeigentümer obliegende Kapitalbeteiligung erst bei Vollendung aller Parkgaragen dem von seiner Liegenschaft ausgehenden Parkplatzbedarf entsprechen muss. Die Kapitalbeteiligung ist daher nur ratenweise, sukzessive im Laufe des Baues der Parkhäuser, aufzubringen, was den Vorteil hat, dass die Belastung auf viele Verpflichtete und viele Jahre verteilt wird und so erträglich sein sollte. Wesentlich ist, dass dem Grundeigentümer die Anzahl seiner von ihm selbst erstellten Parkplätze

oder seine Kapitalbeteiligung an einer privaten Parkhausunternehmung auf seine Beteiligungsquote an der öffentlich-rechtlichen Parkhausgenossenschaft angerechnet werden muss. Damit wird erreicht, dass der Grundeigentümer der Innenstadt nicht doppelt belastet wird, es wird aber auch der Anreiz geschaffen, bei der Gründung privater Gesellschaften Aktien zu zeichnen, um damit die grundsätzliche Pflicht gewissermassen freiwillig und zum voraus zu erfüllen.

#### 3. Subsidiarität der öffentlich-rechtlichen Genossenschaft

Ursprünglich bestand die Absicht, Parkhäuser in der Stadt Solothurn von Anfang an mit dem Mittel der öffentlich-rechtlichen Parkhausgenossenschaft zu erstellen, jedenfalls dann, wenn hierfür öffentlicher Grund zu beanspruchen war. Im Laufe der Beratungen wurde indessen für die öffentlich-rechtliche Parkhausgenossenschaft das Prinzip der Subsidiarität eingeführt. Sie soll erst dann durch den Gemeinderat ins Leben gerufen werden, wenn die Erstellung von Parkhäusern durch Private und die Förderung dieser Bauvorhaben durch geeignete Massnahmen der öffentlichen Hand nicht gelingt, also wenn die Privatinitiative ausbleibt und niemand zu den notwendigen Investitionen für den Bau von Parkgaragen bereit ist. Die dem Gemeinderat eingeräumte Befugnis, die öffentlich-rechtliche Parkhausgenossenschaft bei Ausbleiben der Privatinitiative zu gründen und die Grundeigentümer anzuhalten, sich am erforderlichen Kapital zu beteiligen, begünstigt die Bereitschaft der Grundeigentümer, sich für die Erstellung der erforderlichen Parkhäuser auf privatrechtlicher Basis gewissermassen freiwillig einzusetzen.

### IV. Die Parking AG Solothurn

#### 1. Die Beteiligung

##### an der Parkgarage Bielto

So zogen es viele von diesem Beteiligungszwang Betroffene vor, anstatt durch Verwaltungsakt und sanften Zwang der öffentlich-rechtlichen Parkhausgenossenschaft beizutreten, einen ihren Verhältnissen ungefähr entsprechenden Teil des Aktienkapitals der Parking AG Solothurn zu zeichnen. Diese privatrechtliche Aktiengesellschaft wurde am 29. März 1973 mit dem Zweck gegründet, insbesondere die Parkgarage Bielto, allenfalls später die Parkgarage Baseltor, zu erstellen und zu betreiben. Am Aktienkapital von

Fr. 8 000 000.– sind die öffentlichen Körperschaften, die solothurnischen Banken, die Versicherungsgesellschaften und Warenhäuser, Gewerbetreibende und zahlreiche private Grundeigentümer, insgesamt rund 150 Aktionäre, beteiligt. Der Anteil der Stadt Solothurn am Aktienkapital beträgt ungefähr 25 %. Diese Gesellschaft erstellte in einer Bauzeit von 2¼ Jahren unter dem Amthausplatz die *Parkgarage Bieltor*, die 456 Parkplätze und im dritten Untergeschoss auch eine Zivilschutzanlage umfasst. Die Baukosten für die Parkgarage allein beliefen sich auf *rund 9,4 Mio. Franken*.

### 2. Drei Besonderheiten

*Drei Besonderheiten der Parking AG Solothurn* dürfen hervorgehoben werden. Da ist zunächst der Umstand, dass die Parking AG für die Erstellung der Parkgarage Bieltor *öffentliches Eigentum der Stadt Solothurn aufgrund einer Konzession in Anspruch zu nehmen berechtigt ist*, im Gegensatz zur üblichen Lösung, darin bestehend, dass die Erstellung einer Baute auf fremdem Boden im Rahmen des Privatrechts aufgrund einer privaten Dienstbarkeit erfolgt. Die öffentlich-rechtliche Lösung hat den Vorteil, dass in der Konzession nicht nur wie die Dienstbarkeit das Recht, sondern auch die *Pflicht des Konzessionärs* begründet werden kann, die unterirdische Parkgarage zu erstellen. Weil in einer kleinen Stadt eine unterirdische Parkgarage kein sehr attraktives Geschäft ist, war es für die Stadt Solothurn von Bedeutung, durch Anwendung des Konzessionssystems die Parking AG zur Ausführung der Parkhausprojekte verpflichtet zu können.

Die zweite Besonderheit, nämlich die *grosse Zahl von Aktionären*, lässt sich ohne weiteres mit dem im Hintergrund lauenden Beteiligungszwang für die

Grundeigentümer der Innenstadt erklären.

Ebenso geht die dritte Besonderheit der Parking AG auf das Parkplatzreglement zurück, nämlich *die relativ bescheidene finanzielle Beteiligung der Stadt Solothurn am Kapital der Gesellschaft*. Die Zeichnung von Aktien der Parking AG war für die Behörden nur im Rahmen der Beteiligungspflicht von 25 % im Falle der Gründung der öffentlich-rechtlichen Parkhausgenossenschaft zu verantworten. Man darf aber nicht verschweigen, dass das Fremdkapital durch die Bürgschaft der Stadt Solothurn sichergestellt wurde; ohne Stadt wäre also die Erstellung der Parkgarage Bieltor sicher unmöglich gewesen.

### 3. Wirtschaftlichkeit der Parkgarage Bieltor

Dass vorläufig die Einnahmen in der Parkgarage Bieltor *die Ausgaben nicht zu decken vermögen*, entspricht der Erfahrung, die mit dem Betrieb von Parkhäusern auch in andern Städten gemacht werden musste. Man rechnet in der Regel mit einer Einführungszeit von ungefähr drei Jahren.

Von grosser Bedeutung für die Frequenz in einem Parkhaus sind *die Massnahmen, die die öffentliche Hand für die umliegenden Parkplätze und für die Bewirtschaftung auch der übrigen Parkflächen auf dem Stadtgebiet anordnet*. Bis zur Eröffnung der Parkgarage Bieltor konnte in der Nähe des Amthausplatzes entweder kostenlos oder zu einem äusserst niedrigen Tarif parkiert werden. Mit der Eröffnung des Parkhauses wurden in der Umgebung des Parkhauses überall *Parkingmeter aufgestellt* und zudem die Gebühr nicht unbedeutend erhöht. Diese Massnahmen bewirkten, dass die *Langzeitparkierer*, die vor Eröffnung des Parkhauses die bescheidene Gebühr noch auf

sich nahmen, mit der Erhöhung der Parkingmetergebühren nun nicht mehr die oberirdischen Parkplätze in der Nähe des Amthausplatzes belegen, sondern ihre *Wagen dort abstellen, wo dies noch kostenlos geschehen kann, nämlich in den angrenzenden Wohnquartieren*. Dafür sind ständig *oberirdische Parkflächen in der Nähe der Parkgarage frei*, was die Frequenz im Parkhaus selbst beeinträchtigt. Diese für den Parkhausbetrieb nicht besonders erfreulichen Erfahrungen lehren, dass man die *Parkingmetergebühren*, wenn man diese den im Parkhaus selbst verlangten Gebühren angleichen will, *lange vor Eröffnung des Parkhauses erhöhen sollte*, um auf diese Weise die Automobilisten daran zu gewöhnen, dass nicht nur das Fahren, sondern auch das Abstellen Geld kostet. Das ist die Folge davon, dass sich heute ungefähr jeder mobil machen kann; die Parkierungsgebühren sind der Preis der ungehemmten Mobilität. Selbst wenn sich die Grosszahl der Autofahrer mit dem Gedanken, dass auch das Parkieren des Fahrzeuges zum Griff in den Geldsack zwingt, mit der Zeit vertraut machen wird, alle werden diesen Nachteil nicht hinnehmen wollen und nach wie vor *ihre Autos in den dem Zentrum am nächsten liegenden Wohnquartieren unterbringen*. Um diese für die Wohnbevölkerung lästige Auswirkung der Parkingmeter- oder Parkhausgebühren zu mildern, wird man überlegen müssen, ob es nicht doch angezeigt ist, sogar in nächster *Nähe des Parkhauses*, in unserem Falle in der Nordringstrasse, wenigstens *zum Teil ohne Gebührenerhebung parkieren zu lassen*. Dies wäre für viele in der Innenstadt Arbeitende und auch für die hier Wohnenden gewiss eine willkommene Erleichterung; statt nur zivile also gar keine Preise!

## Recycling beginnt oft beim Zerkleinern!

MERCODOR-Maschinen sind mit Erfolg in einem weiten Bereich eingesetzt:

Vom weichen **Schaumgummi** bis zum harten **Glas**  
vom zähen **Autoreifen** bis zum sperrigen **Holz**

werden kontinuierlich und mühelos Industrieprodukte und Kehrriecht zerkleinert.

Vorfürungen und Auskünfte im Betrieb in 4415 Lausen BL

**R. GUTH & CO.**

Postfach 175, CH-4015 Basel  
Telefon 061 91 08 80

