

## Werkzeugkasten Parkierung

Vorschläge für Textbausteine für kommunale Reglemente

St.Gallen, 14. November 2018



# Inhalt

<b>A</b>	<b>Private Parkierung</b>	<b>3</b>	<b>B</b>	<b>Öffentliche Parkierung</b>	<b>17</b>
A1	Private Parkierung, Grundsätze	4	B1	Öffentliche Parkierung, Grundlagen	19
A2	Richtbedarf	5	B2	Bewirtschaftungsarten	20
A3	Pflichtangebot	7	B3	Parkraumzonen	21
A4	Reduktion des Pflichtangebots	10	B4	Gebühren und Zeitlimiten	23
A5	Befreiung von Erstellungspflicht und Ersatzabgabe	11	B5	Blaue Zonen	25
A6	Publikumsintensive Einrichtungen	12	B6	Publikumsintensive Einrichtungen	26
A7	Leichte Zweiräder	13			
A8	Spezialfälle (optional)	14			

## A Private Parkierung

### Hintergrund

Anlässlich des Inkrafttretens des neuen Planungs- und Baugesetzes im Kanton St.Gallen und der dazugehörigen Verordnung müssen die Werdenberger und Rheintaler Gemeinden ihre Baureglemente anpassen. Dies betrifft auch das Thema der Erstellungspflicht für Abstellplätze. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden werden für die gesamte Region Empfehlungen formuliert bezüglich der Reglementierung der Erstellungspflicht für Abstellplätze sowie der Handhabung öffentlicher Parkierungsmöglichkeiten.

### Zweck

Das vorliegende Dokument unterstützt die Entscheidungsträger in der Aufgabe, die notwendigen Anpassungen an den kommunalen Regelungen vorzunehmen.

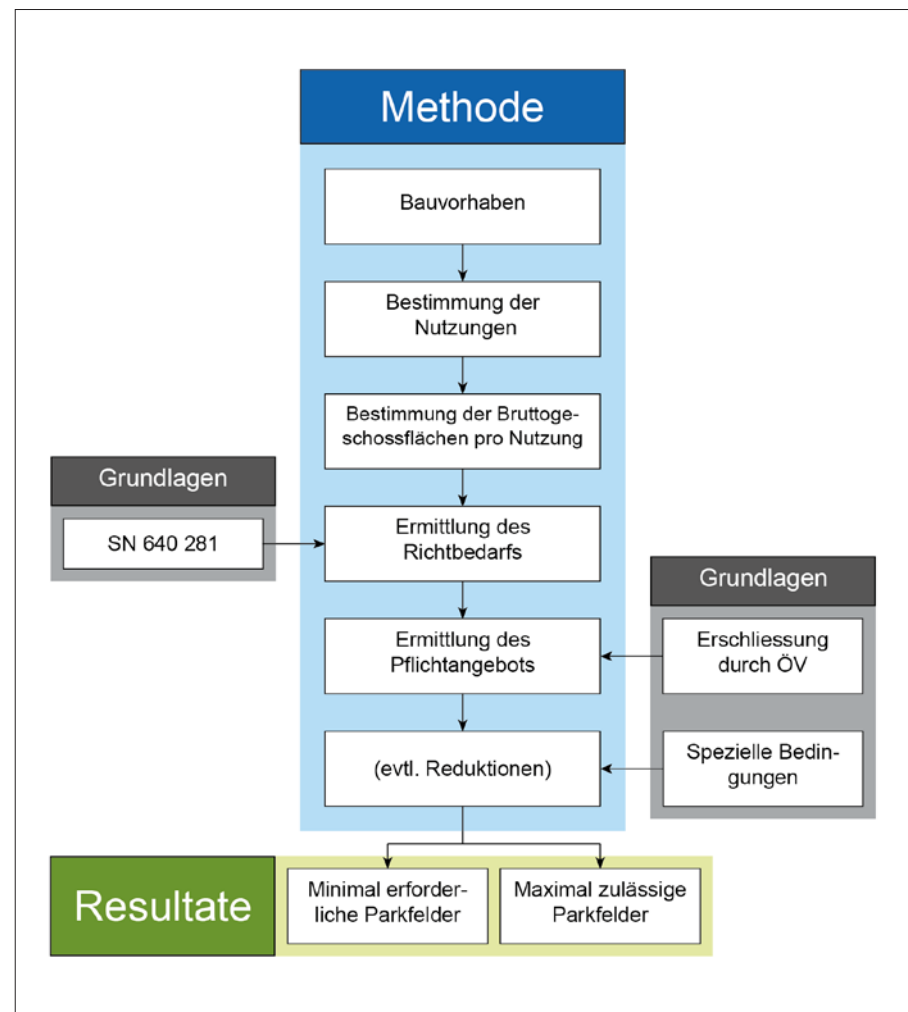
Zu den einzelnen Themen finden sich auf den folgenden Seiten jeweils Erläuterungen (links) und konkrete Vorschläge für Artikel für die kommunalen Reglemente (rechts, blau hinterlegt). Bei Bedarf werden die Artikelvorschläge anhand eines Beispiels erläutert.

### Berechnungsmethode

Die Berechnungsmethodik richtet sich nach der VSS Norm «Parkieren - Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» (SN 640 281), die ein dreiteiliges Verfahren vorsieht:

- » Berechnung des **Richtbedarfs** an Abstellplätzen anhand der geplanten Geschossflächen
- » Berechnung des **Pflichtangebots** an Abstellplätzen in Abhängigkeit der öV-Erschliessungsgüte.
- » Berücksichtigung von speziellen Bedingungen.

Aus der Berechnung resultieren eine Untergrenze und eine Obergrenze für die Anzahl Abstellplätze: Die minimal erforderlichen und die maximal zulässigen Parkfelder.



# A1 Private Parkierung

## Grundsätze

### Hintergrund

Die Gemeinden können bei Neubauten, Zweckänderungen oder Erweiterungen von Bauten auf privatem Grund eine Erstellungspflicht von Abstellplätzen vorsehen.

Die Gemeinden können die Erstellung von Parkplätzen von der Bauherrschaft nur dann verlangen, wenn das kommunale Reglement eine entsprechende Pflicht vorsieht. Weder das kantonale Baugesetz noch die VSS-Norm über das Angebot an Parkfeldern (SN 640 281) stellen für sich alleine eine genügende gesetzliche Grundlage dar.

### Methode

Die beiden grundlegenden Artikel schaffen für die Gemeinden die Handhabe, die Erstellungspflicht von Abstellplätzen durchzusetzen und legen fest, wie die Anzahl zu erstellender Abstellplätze berechnet wird.

Die Grundeigentümerschaft kann die Abstellplätze entweder auf eigenem Grund erstellen oder in nahegelegenen Parkierungsanlagen entsprechende Abstellplätze einkaufen. In letzterem Falle muss sichergestellt sein, dass diese Plätze den Nutzerinnen und Nutzern des Grundstücks jederzeit zur Verfügung stehen.

### Artikel Abstellplätze für Personenwagen, Erstellungspflicht

<sup>1</sup> Bei Neuerstellung, Zweckänderung oder Erweiterung von Bauten und Anlagen ist der Grundeigentümer verpflichtet, auf privatem Grund oder in nahe gelegenen öffentlichen Parkierungsanlagen Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Fahrräder bereitzustellen.

<sup>2</sup> Bei Zweckänderung oder Erweiterung beschränkt sich die Pflicht auf den Mehrbedarf.

<sup>3</sup> Die Anzahl Abstellplätze bemisst sich nach den Bestimmungen in diesem Reglement.

### Artikel Abstellplätze für Personenwagen, Berechnungsweise

<sup>1</sup> Die Bemessung der Anzahl Pflichtabstellplätze bei Neu- und Umbauten richtet sich grundsätzlich nach folgenden Kriterien:

- a) Nutzungsart des Objekts und Bezugsfläche gemäss *Artikel X* (⇒ A2).
- b) Grad der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr

<sup>2</sup> Das Pflichtangebot wird wie folgt ermittelt:

1. Bestimmung des Richtbedarfs
2. Bestimmung des Pflichtangebots
3. Eventuelle zusätzliche Reduktionen des Pflichtangebots

## A2 Richtbedarf

### Hintergrund

Über das Baureglement steuern die Gemeinden das privat verfügbare Parkierungsangebot langfristig. Eine weitblickende und nachhaltige Strategie ist daher essentiell.

Die Norm sieht ein Vorgehen in zwei Phasen vor:

- » Zuerst wird der Richtbedarf an Abstellplätzen ermittelt. Dieser beschreibt die theoretisch erforderliche Anzahl Abstellplätze, wenn ein Bauobjekt ausschliesslich durch den motorisierten Individualverkehr erschlossen wäre.
- » Anschliessend wird das Pflichtangebot - also die Anzahl der tatsächlich zu erstellenden Parkplätze - in Abhängigkeit der tatsächlichen Erschliessungssituation ermittelt (⇒ A3).

### Methode

Der Richtbedarf an Abstellplätzen wird in der VSS-Norm «Parkieren - Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» (SN 640 281) geregelt. Dieser wird mehrheitlich unverändert übernommen - die Anpassung auf die spezifischen Verhältnisse im Rheintal erfolgt erst mit der Berechnung des Pflichtbedarfs (⇒ A3).

Die Anzahl Abstellplätze bezieht sich jeweils auf eine bestimmte Fläche. I.d.R. kommt dabei die Bruttogeschossfläche zur Anwendung, bei Verkaufsnutzung wird die Verkaufsfläche verwendet. Die Anzahl Abstellplätze wird (erst) am Schluss aufgerundet.

### Artikel Abstellplätze für Personenwagen, Richtbedarf

<sup>1</sup> Der Richtbedarf beschreibt die theoretisch erforderliche Anzahl Abstellplätze für Personenwagen, wenn das Objekt ausschliesslich durch den motorisierten Individualverkehr erschlossen wäre.

<sup>2</sup> Pro 100 m<sup>2</sup> Bezugsfläche ist in Abhängigkeit der Nutzung folgende Anzahl Abstellplätze erforderlich:

	Bewohner / Beschäftigte	Besucher / Kunden
Wohnen	1.0	0.1
Industrie & Gewerbe	1.0	0.2
Dienstleistung		
kundenintensive	2.0	1.0
übrige	2.0	0.5
Verkauf		
kundenintensive	2.0	5.0
übrige	1.5	3.5
Sonstige Nutzungen	VSS Norm SN 640 281	

<sup>3</sup> Als Bezugsfläche wird die Bruttogeschossfläche benutzt, ausser beim Nutzungstyp Verkauf, wo die Verkaufsfläche zur Anwendung kommt.

<sup>4</sup> Durch geeignete Massnahmen ist sicherzustellen, dass die Parkplätze ausschliesslich bestimmungsgemäss genutzt werden.

<sup>5</sup> Für verkehrsintensive Einrichtungen und Sondernutzungsplanungen gelten besondere Bestimmungen.

<sup>6</sup> Bei Wohnnutzung beträgt der Richtbedarf im Minimum 1 Abstellplatz pro Wohnung.

## Rechenbeispiele zum Richtbedarf

### Beispiel: Grundlagen

Anhand eines Beispiels wird die Anwendung der Artikelinhalte erläutert. Dazu werden folgende fiktive Bauvorhaben betrachtet:

#### Beispiel 1 - Neuer Arbeitsplatzschwerpunkt

In einer Gemeinde ist ein Neubau geplant mit einer Bruttogeschossfläche (BGF) von insgesamt 6'000 m<sup>2</sup>. Die Hälfte dieser Fläche (3'000 m<sup>2</sup>) ist für industrielle und gewerbliche Nutzung vorgesehen. Weitere 1'000 m<sup>2</sup> sind nicht-kundenintensiven Dienstleistungsbetrieben zugeordnet. Die restliche Fläche (2'000 m<sup>2</sup>) wird von kundenintensiven Verkaufsnutzungen beansprucht, wobei die Verkaufsfläche 80 % der BGF (also 1'600 m<sup>2</sup>) entspricht.

#### Beispiel 2 - Neue Wohngebäude

In der gleichen Gemeinde wird ein neues Einfamilienhaus (EFH) mit einer BGF von 200 m<sup>2</sup> gebaut. Unmittelbar daneben wird ein Mehrfamilienhaus (MFH) errichtet mit sechs Wohnungen à je 120 m<sup>2</sup>, also insgesamt 720 m<sup>2</sup>.

### Beispiel: Berechnungen

#### Beispiel 1 - Neuer Arbeitsplatzschwerpunkt

Nutzung	Bezugs- fläche	Abstellplätze pro 100 m <sup>2</sup> Bezugsfläche		Richtbedarf	
		Mitarbeitende	Kunden	Mitarbeitende	Kunden
Industrie & Gewerbe	3000 m <sup>2</sup>	2.0	0.2	60	6
Dienstleistung (übrige)	1000 m <sup>2</sup>	2.0	0.5	20	5
Verkauf (kun- denintensiv)	1600 m <sup>2</sup>	2.0	5.0	32	80
<b>Total</b>				<b>112</b>	<b>91</b>

#### Beispiel 2 - Neue Wohngebäude

Nutzung	Bezugs- fläche	Abstellplätze pro 100 m <sup>2</sup> Bezugsfläche		Richtbedarf		Total
		Bewohner	Besucher	Bewohner	Besucher	
Wohnen EFH	200 m <sup>2</sup>	1.0	0.1	2.0	0.2	<b>2.2</b>
Wohnen MFH	720 m <sup>2</sup>	1.0	0.1	7.2	0.7	<b>7.9</b>



## A3 Pflichtangebot

### Hintergrund

Der Richtbedarf ( $\Rightarrow$  A2) zeigt auf, wie viel Abstellplätze erforderlich wären, wenn aller Objektverkehr mit motorisierten Personenwagen stattfände. Je nach Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und für Velofahrende und Zufussgehende wird aber längst nicht für alle Wege das Auto benutzt. Deshalb kann und soll die Anzahl Abstellplätze an gut erschlossenen Lagen reduziert werden, weil erfahrungsgemäss bei guter Erschliessung mit anderen Verkehrsmitteln nicht so viele Abstellplätze benötigt werden wie der Richtbedarf ausweist.

### Methode

Das Gemeindegebiet wird in drei Erschliessungsklassen eingeteilt, welche auf den ÖV-Güteklassen des Bundesamts für Raumentwicklung basieren. Sie bilden ab, wie gut ein Standort mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Näherungsweise gilt dies i.d.R. auch für den Langsamverkehr.

In Abhängigkeit der Erschliessungsklasse kommen unterschiedliche Anpassungsfaktoren zur Anwendung, die mit dem zuvor bestimmten Richtbedarf multipliziert werden. Es entsteht eine Spannbreite zwischen der minimal notwendigen und der maximal erlaubten Anzahl an Abstellplätzen. Für Wohnnutzungen ist keine Reduktion des zulässigen Maximums vorgesehen.

### Karten

Dem Reglement ist (im Anhang) eine Karte beizulegen, auf der die Zuordnung des Gemeindegebiets zu den Erschliessungsklassen ersichtlich ist. Die Karte ist periodisch anzupassen.

### Optionen

Folgende Punkte könnten von den Gemeinden bei Bedarf koordiniert angepasst werden:

- » [Spannbreite zwischen Minimum und Maximum \(Tabelle\)](#)
- » [Einteilung in die Erschliessungsklassen](#)

### Artikel Pflichtangebot

<sup>1</sup> Das bereitzustellende Angebot an Abstellplätzen wird aus dem Richtbedarf abgeleitet und in Abhängigkeit der Erschliessungsklasse (EK) als Spannbreite zwischen minimal erforderlichem und maximal zulässigem Angebot angegeben:

	Minimum in % des Richtbedarfs	Maximum in % des Richtbedarfs	
	alle Nutzungen	Wohnen	Sonstige Nutzungen
EK 1	25	100	50
EK 2	50	100	75
EK 3	75	100	100

<sup>2</sup> Die Einteilung in die Gebiete erfolgt auf Basis der ÖV-Güteklassen des Bundes:

- Erschliessungsklasse 1: ÖV-Güteklassen A und B
- Erschliessungsklasse 2: ÖV-Güteklassen C und D
- Erschliessungsklasse 3: nicht durch den ÖV erschlossen

<sup>3</sup> Die Gemeinde kann im öffentlichen Interesse weitere Gebiete einer höheren Erschliessungsklasse zuweisen.

<sup>4</sup> Verläuft die Grenze zwischen zwei Erschliessungsklassen durch eine Parzelle, so kommt die höhere Erschliessungsklasse zur Anwendung.

<sup>5</sup> Sofern auf Grund besonderer Verhältnisse nicht alle Abstellplätze von Anfang an benötigt werden, kann eine etappenweise Erstellung bewilligt werden. Die Verpflichtung zur Erstellung der restlichen Abstellplätze ist als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anzumerken.

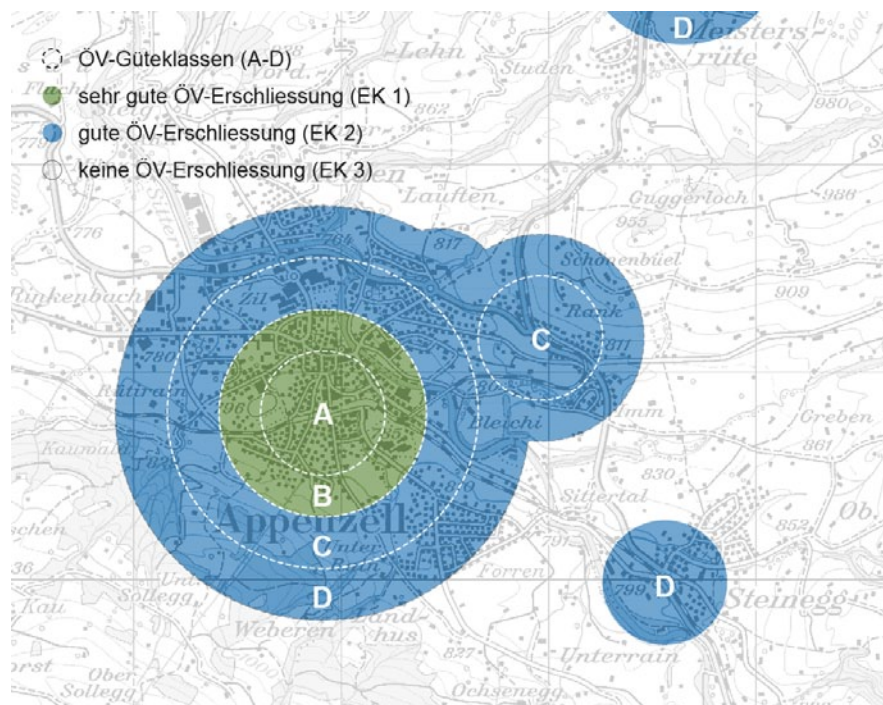
<sup>6</sup> Bei Bruchteilen wird aufgerundet.

<sup>7</sup> Für Motorräder und Roller beträgt die Anzahl Abstellfelder mindestens einen Zehntel der für Personenwagen erforderlichen Parkfelder.

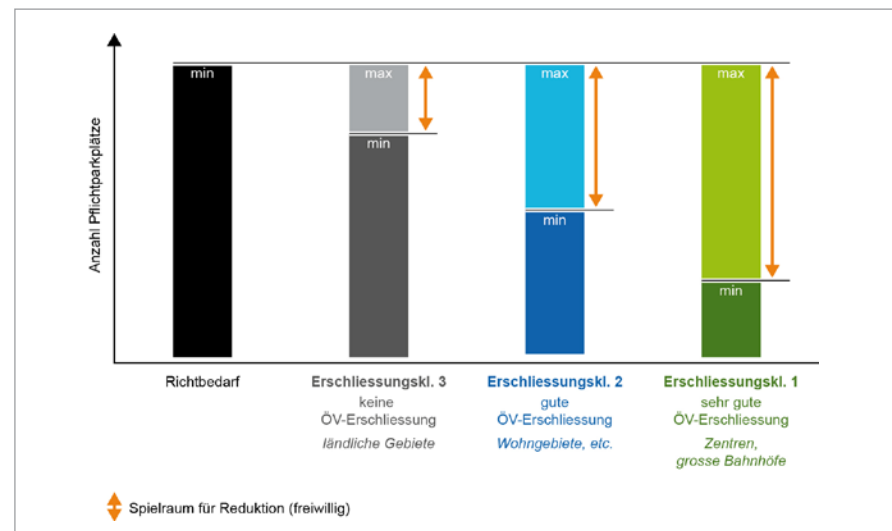
## Beispiele zur Einteilung in Erschliessungsklassen

Untenstehende Grafik zeigt, wie eine Gemeinde anhand der ÖV-Erschliessungsgüte (A - D) in Erschliessungsklassen für die Parkierung (EK 1 bis EK3) eingeteilt werden könnten.

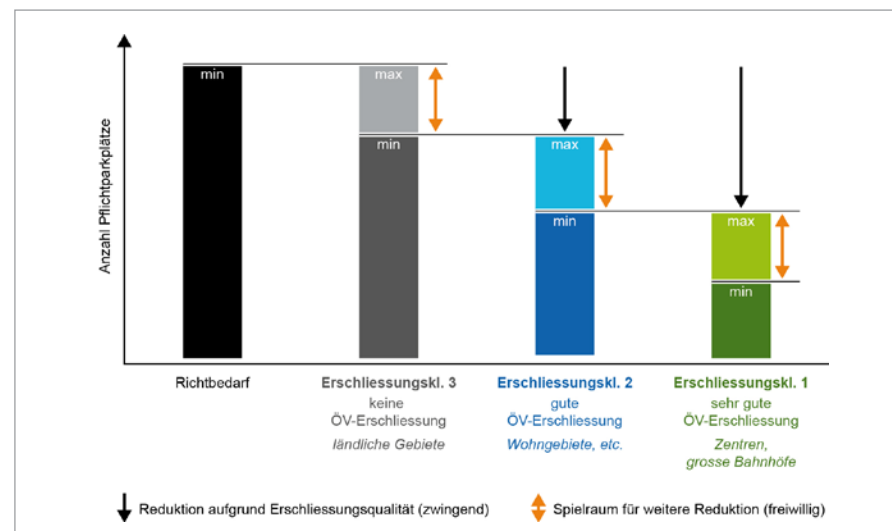
Die Abbildungen auf der rechten Seite zeigen, wie sich die Erschliessungsklassen auf die Berechnung des Pflichtangebots auswirken (Reduktion ggü. Richtbedarf bei guter ÖV-Erschliessung).



Beispielhafte Einteilung einer Gemeinde in Erschliessungsklassen in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessung.



Berechnung des Pflichtangebots mit Reduktion in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessung für Wohnnutzungen (oben) und Nicht-Wohnnutzungen (unten).





## Rechenbeispiele zum Pflichtangebot

### Beispiel: Grundlagen

Anhand der in A2 eingeführten fiktiven Fälle wird die Anpassung des Richtbedarfs an die realen Gegebenheit bezüglich der Erschliessung des Bauobjekts beispielhaft aufgezeigt.

#### Beispiel 1 - Neuer Arbeitsplatzschwerpunkt

Aus der Berechnung in A2 ist bekannt, dass für das geplante Bauvorhaben insgesamt ein Richtbedarf von 203 Abstellplätzen besteht (112 für Mitarbeitende, 91 für Kunden). In der Beispielsrechnung wird davon ausgegangen, dass der Neubau in der Erschliessungsklasse 1 geplant ist.

#### Beispiel 2 - Neue Wohngebäude

Aus der Berechnung in A2 ist bekannt, dass für das geplante Einfamilienhaus (EFH) ein Richtbedarf von 2.2 Abstellplätzen (2.0 Bewohner, 0.2 Besucher) und für das Mehrfamilienhaus (MFH) ein Richtbedarf von 7.9 Abstellplätzen (7.2 Bewohner, 0.7 Besucher) besteht. In der Beispielsrechnung wird davon ausgegangen, dass beide Wohnbauten in der Erschliessungsklasse 2 geplant sind.

#### Kommentar

Es ist zu beachten, dass zur Bestimmung der total minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätze die jeweiligen Werte für Bewohner und Besucher summiert und erst dann aufgerundet werden.

### Beispiel: Berechnungen

#### Beispiel 1 - Neuer Arbeitsplatzschwerpunkt

	Mitarbeitende		Kunden		Total	
Richtbedarf	112		91		203	
Anpassungsfaktoren	Minimum		Maximum			
Erschliessungsklasse 1	25 %		50 %			
<b>Pflichtangebot</b>	min	max	min	max	min	max
Erschliessungsklasse 1	28	56	23	46	<b>51</b>	<b>102</b>

#### Beispiel 2 - Neue Wohngebäude

	Bewohner		Besucher		Total	
Richtbedarf EFH	2.0		0.2		2.2	
Richtbedarf MFH	7.2		0.7		7.8	
Anpassungsfaktoren	Minimum		Maximum			
Erschliessungsklasse 2	50 %		100 %			
<b>Pflichtangebot EFH</b>	min	max	min	max	min	max
Erschliessungsklasse 2	1.0	2.0	0.1	0.2	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>Pflichtangebot MFH</b>	3.6	7.2	0.36	0.72	<b>4</b>	<b>8</b>
Erschliessungsklasse 2						

## A4 Reduktion des Pflichtangebots

### Hintergrund

Es kann Gründe geben, bei welchen die Erstellung des berechneten Pflichtangebots an Abstellplätzen dem öffentlichen Interesse zuwiderläuft.

Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn für die Erstellung der Parkplätze Schutzbestimmungen verletzt werden (z.B. bei Erstellung von Abstellplätzen in geschützten Ortsbildern) oder wenn das Strassennetz zusätzlichen Verkehr durch neue Abstellplätze nicht mehr verarbeiten kann.

Ebenso kann es vorkommen, dass die Bauherrschaft von sich aus die Anzahl Parkplätze reduzieren möchte und anderweitige Massnahmen trifft, um die Mobilität der Nutzerinnen und Nutzer sicherzustellen (⇒ A8).

Wenn die Gemeinde eine Reduktion des Pflichtangebots anordnet, kann für die fehlenden Parkplätze keine Ersatzabgabe (⇒ A5) verlangt werden.

### Methode

Der vorliegende Artikel gibt der Gemeinde die Möglichkeit, in bestimmten Fällen die Erstellung von Abstellplätzen zu reduzieren oder untersagen. Diese Fälle sind in Art. 69, Abs. 2 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes abschliessend festgelegt. Die Übernahme in kommunale Reglemente ist fakultativ, die Bestimmungen können auch unter Verweis auf das kantonale Planungs- und Baugesetz zur Anwendung gelangen.

### Artikel Reduktion des Pflichtangebots

Die Gemeinde kann eine Reduktion des Pflichtangebots anordnen oder die Erstellung von Abstellplätzen untersagen wenn:

- a) die Baute, die Anlage oder deren Benützung Schutzgegenstände beeinträchtigt;
- b) die Benützung der Parkplätze den Verkehr erheblich stört;
- c) Grünflächen zu erhalten sind;
- d) die Erhaltung oder Förderung von Wohngebieten es erfordert.

## A5 Befreiung von Erstellungspflicht und Ersatzabgabe

### Hintergrund

Es ist denkbar, dass Fälle auftreten, die es der Grundeigentümerschaft unmöglich machen, die geforderte Anzahl Parkplätze mit einem verhältnismässigen Aufwand zu erstellen. Die Grundeigentümerschaft kann in diesem Falle bei der Gemeinde die Befreiung von der Erstellungspflicht beantragen.

Die Gemeinde kann in diesem Falle von der Grundeigentümerschaft eine Ersatzabgabe verlangen.

### Methode

Die Gründe, in welchen die Gemeinde dem Antrag auf Befreiung von der Erstellungspflicht nachkommen kann, sind in Art. 70, Abs. 1 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) festgehalten und werden mit diesem Artikel in die kommunalen Reglemente übernommen.

Das PBG schreibt in Art. 70, Abs. 2 vor, dass eine Ersatzabgabe nur verlangt werden kann, wenn deren Höhe in einem Reglement festgehalten ist. Die Verwendung der Ersatzabgabe muss ebenfalls festgehalten werden, wobei diese gemäss Art. 70, Abs. 4 PBG nur für die Bereitstellung von öffentlichen Parkierungsanlagen und Investitionen in die Verkehrserschliessung verwendet werden darf.

### Optionen

Folgende Punkte könnten von den Gemeinden bei Bedarf koordiniert angepasst werden:

- » Festlegen der Höhe der Ersatzabgabe nach Erschliessungsklasse
- » Festlegen von weiteren Möglichkeiten zur Investition dieser Gelder unter Berücksichtigung der Festlegungen im PBG.

### Artikel Befreiung von der Erstellungspflicht

Die Gemeinde befreit von der Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen, wenn :

- a) diese wegen besonderen örtlichen Verhältnissen nicht erstellt werden können.
- b) unverhältnismässig hohe Kosten entstünden.
- c) die Grundeigentümerschaft ein Mobilitätskonzept gemäss *Artikel X* (⇒ A8, autoarme und -freie Nutzung) vorlegt.

### Artikel Ersatzabgabe

<sup>1</sup> Wird die Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen nicht eingehalten, hat die Grundeigentümerschaft eine entsprechende Ersatzabgabe zu leisten.

<sup>2</sup> Die Höhe der Ersatzabgabe ist nach den Einsparungen der Bauherrschaft und den aus dem Fehlen von Abstellfeldern folgenden Nachteilen festzulegen. Sie beträgt pro Abstellplatz:

Erschliessungsklasse 1: CHF 10'000.-

Erschliessungsklasse 2: CHF 8'000.-

Erschliessungsklasse 3: CHF 6'000.-

<sup>3</sup> Die Ersatzabgabe steht der Gemeinde zu. Sie wird verwendet für:

- a) die Bereitstellung von öffentlichen Parkierungsanlagen.
- b) Investitionen in öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr.

<sup>4</sup> Die Ersatzabgabe wird nicht erhoben, wenn:

- a) die Erstellungspflicht durch die Gemeinde *nach Artikel X* (⇒ A4) beschränkt oder untersagt wird.
- b) die Befreiung von der Erstellungspflicht aufgrund eines Mobilitätskonzepts nach *Artikel X* (⇒ A8) erfolgt.

## A6 Publikumsintensive Einrichtungen

### Hintergrund

Das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) sieht für Bauten und Anlagen mit besonderen Auswirkungen auf Raum und Umwelt eine Sondernutzungsplanpflicht vor. Nach Art. 107 Abs. 2 kann darin festgelegt werden, dass sich die Betreiberinnen oder die Betreiber:

- » an den Kosten der erforderlichen Ausbauten für den öffentlichen und/oder den privaten Verkehr beteiligen
- » dazu verpflichtet, Massnahmen zu ergreifen, die das Verkehrsaufkommen wirksam beschränken, sofern dies aus Gründen der Verkehrsplanung oder des Umweltschutzes erforderlich ist.

Als Bauten und Anlagen mit besonderen Auswirkungen auf Raum und Umwelt gelten gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz sowie der nationalen Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung:

- » Einkaufs- und Fachmarktzentren mit mehr als 2'500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.
- » Anlagen, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, z.B.:
  - Parkplätze und Parkhäuser mit mehr als 500 Plätzen
  - Seilbahnen mit Bundeskonzession
  - Sportstadien mit Tribünen für mehr als 20'000 Zuschauer
  - Vergnügungsparks mit einer Fläche von mehr als 75'000 m<sup>2</sup> oder einer Kapazität für mehr als 4'000 Besucher/Tag
  - Golfplätze mit mehr als 9 Löchern

### Methode

Mit dem vorliegenden Artikel wird zusätzlich zu den kantonalen Bestimmungen eine zwingende Bewirtschaftungspflicht für publikumsintensive Einrichtungen festgelegt. Für die oben genannten möglichen Verpflichtungen zur Beteiligung an Infrastrukturbauten oder zur Beschränkung des Verkehrsaufkommens wird auf die kantonalen Gesetze verwiesen.

### Artikel Sondernutzungsplanung

<sup>1</sup> Bei Bauten und Anlagen mit besonderen Auswirkungen auf Raum und Umwelt ist im Sondernutzungsplan eine Pflicht zur Parkplatzbewirtschaftung festzuhalten. Die Gebühr richtet sich nach *Artikel X* (⇒ B2) des Parkplatzreglements.

<sup>2</sup> Im weiteren gelten die kantonalen Bestimmungen für Bauten und Anlagen mit besonderen Auswirkungen auf Raum und Umwelt.

## A7 Leichte Zweiräder

### Hintergrund

Das neue Planungs- und Baugesetz (PBG) eröffnet den Gemeinden die Möglichkeit, eine Erstellungspflicht für Abstellplätze für leichte Zweiräder (Velos und Mofas) vorzuschreiben. Wie bei den Abstellplätzen für Motorfahrzeuge muss auch bei den leichten Zweirädern die Erstellungspflicht im kommunalen Reglement explizit erwähnt werden.

Sicher erreichbare, gut ausgerüstete Veloabstellplätze sind eine wichtige Voraussetzung für die Benutzung des Velos. Hinweise vor allem auch zu den Anforderungen an Abstellanlagen (z.B. Lage, Zufahrt, Sicherheit, Parkiersysteme) können den Merkblättern des Kantons St.Gallen entnommen werden.

### Methodik

Der Artikel regelt die Erstellungspflicht für leichte Zweiräder. Die Anzahl Abstellplätze wurde aus der VSS-Norm «Parkieren - Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen» (SN 640 065) übernommen.

Der letzte Absatz ermöglicht es der Gemeinde den Pflichtbedarf zu reduzieren, wenn die Lage für Velofahrten nicht attraktiv ist (grosse Höhendifferenzen) oder andere Schutzgründe dagegensprechen.

Das Pflichtangebot für schwere Zweiräder wie Motorräder und Roller ist im Blatt A3 geregelt.

### Artikel Abstellplätze für leichte Zweiräder

<sup>1</sup> Bei Ein- und Mehrfamilienhäusern sowie Einkaufs-, Dienstleistungs- und Gewerbebetrieben sind überdachte Abstellplätze für Velos und Mofas zu erstellen.

<sup>2</sup> Die minimal zu erstellende Anzahl Abstellplätze für leichte Zweiräder bemisst sich wie folgt:

	Bewohner und Beschäftigte	Besucher und Kunden
Wohnen	1.0 pro Zimmer	0.5 pro 10 Abstellplätze
Industrie & Gewerbe	2.0 pro 10 Arbeitsplätze	0.5 pro 10 Arbeitsplätze
Dienstleistung		
<i>kundenintensiv</i>	2.0 pro 10 Arbeitsplätze	3.0 pro 10 Arbeitsplätze
<i>übrige</i>	2.0 pro 10 Arbeitsplätze	0.5 pro 10 Arbeitsplätze
Verkauf		
<i>kundenintensiv</i>	2.0 pro 10 Arbeitsplätze	3 pro 100m <sup>2</sup> Verkaufsf.
<i>Einkaufszentren</i>	2.0 pro 10 Arbeitsplätze	2 pro 100m <sup>2</sup> Verkaufsf.
<i>übrige</i>	2.0 pro 10 Arbeitsplätze	1 pro 100m <sup>2</sup> Verkaufsf.
Sonstige Nutzungen	gemäss VSS-Norm SN 640 065	

<sup>3</sup> Die Abstellfelder sollen fahrend und konfliktfrei zu erreichen sein. Die Gehdistanz zwischen Abstellfelder und Eingang soll möglichst gering gehalten werden.

<sup>4</sup> Die Gemeinde kann eine Reduktion des Pflichtangebots anordnen, wenn:

- der Höhenunterschied zum nächstgelegenen Ortszentrum und zum nächstgelegenen Bahnhof mehr als 100 Höhenmeter beträgt
- aus Gründen des Ortsbild- oder Heimatschutzes die nötigen Flächen nicht verfügbar sind



## A8 Spezialfälle

### 1. TIEFGARAGEN

#### Hintergrund

Diverse Gemeinden würden private Tiefgaragen gerne öffentlich nutzen. Dieser Eingriff ins private Eigentum dürfte rechtlich kaum zu begründen sein, weshalb private Tiefgaragen nicht ohne Weiteres für die öffentliche Nutzung freigegeben werden können.

Denkbar ist jedoch, im Rahmen der Bauvorschriften festzulegen, dass bei Tiefgaragen-Neubauten öffentliche Parkplätze in der Garage angeboten werden müssen. Die Mehrkosten dafür sind allerdings durch die Gemeinde zu tragen, es sein denn, es werden im Rahmen von Sondernutzungsplanungen abweichende Regelungen getroffen.

#### Methode

Diese Bestimmung gibt der Gemeinde die Möglichkeit, gegen Übernahme der Mehrkosten in privaten Anlagen öffentliche Parkplätze erstellen zu lassen, wenn dadurch oberirdische Parkplätze aufgehoben werden können.

Im Rahmen von Sondernutzungsplanungen könnten weiterführende Vereinbarungen mit der Grundeigentümerschaft getroffen werden. Beispielsweise könnte die Grundeigentümerschaft verpflichtet werden, auf eigene Kosten eine gewisse Anzahl öffentliche Parkplätze zu erstellen.

Da es sich bei dieser Bestimmung um einen starken Eingriff ins Privateigentum handelt, müssen in jedem Falle zusätzlich das öffentliche Interesse und die Verhältnismässigkeit nachgewiesen werden.

Ein solcher Artikel im Baureglement ist zudem zwingend durch die Legislative zu verabschieden.

#### Artikel Tiefgaragen

<sup>1</sup> In Gebieten der Erschliessungsklasse 1 kann die Gemeinde die Grundeigentümerschaft verpflichten, bei Erstellung oder Ausbau einer Tiefgarage oder einer oberflächigen Anlage mit mehr als 50 Abstellplätzen eine zu definierende Anzahl öffentlich verfügbare Abstellplätze zu erstellen, wenn dadurch oberirdische öffentliche Abstellplätze aufgehoben werden können.

<sup>2</sup> Die entstehenden Mehrkosten trägt die Gemeinde, sofern in Sondernutzungsplanungen keine abweichende Regelung getroffen wurde.

<sup>3</sup> Diese öffentlichen Parkplätze sind nicht Bestandteil des Pflichtangebotes und ersetzen auch nicht gemäss *Artikel X* (⇒ A3) zu erstellende Besucher- oder Kundenparkplätze

## 2. MOBILITÄTSKONZEPTE

Insbesondere bei stark ausgelasteten Strassennetzen kann die Erstellung einer grossen Anzahl von Parkplätzen zu Verkehrsproblemen führen. Den Gemeinden soll für diesen Fall ein Instrument zur Verfügung stehen, mit dem von der Grundeigentümerschaft Massnahmen verlangt werden können, um die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes sicherzustellen.

## 3. AUTOARME UND -FREIE NUTZUNG

Für gewisse Wohnformen sehen Grundeigentümer autoarme Nutzungen vor. Auch private Unternehmen können aus verschiedenen Gründen (z.B. Kosten einsparen, Gleichbehandlung der Angestellten, Umweltsorgen) das Ziel haben, die Anzahl Abstellplätze zu reduzieren. Die Vorschriften in den Parkierungsreglementen können folglich dazu führen, dass in diesen Fällen mehr Parkplätze erstellt werden müssen, als gewünscht.

Daher soll der Gemeinde die Möglichkeit eingeräumt werden, eine reduzierte Parkplatzzahl zu bewilligen. Damit die Nutzerinnen und Nutzer dieser Baute oder Anlage die öffentlichen Parkplätze in der Nähe nicht über Gebühr nutzen, muss die Grundeigentümerschaft sicherstellen, dass die Nutzerinnen und Nutzer tatsächlich weitgehend auf Motorfahrzeuge verzichten.

Dazu wird die Grundeigentümerschaft verpflichtet, in einem Mobilitätskonzept darzulegen, wie die autoarme Nutzung funktionieren soll. Mit einem regelmässigen Controlling wird zudem sichergestellt, dass die Vorgaben auch eingehalten werden. Anderenfalls müssen nachträglich Parkplätze erstellt werden.

### Artikel Mobilitätskonzepte

<sup>1</sup> Die Gemeinde kann für Projekte ein Mobilitätskonzept verlangen, wenn die Bedingungen gemäss Art. 69 Abs. 2 PBG erfüllt sind und wenn:

- a) das Pflichtangebot mehr als 50 Parkplätzen vorsieht.
- b) das Pflichtangebot an Abstellplätzen unterschritten wird.

<sup>2</sup> Im Mobilitätskonzept sollen Massnahmen aufgezeigt werden, die den projektspezifischen Mehrverkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr abstimmen.

<sup>3</sup> Das Mobilitätskonzept ist zusammen mit dem Bauvorhaben zur Bewilligung vorzulegen. Es enthält mindestens: Zielsetzung, Situationsanalyse, Parkplatznachweis, Massnahmen und Angaben zum Controlling.

### Artikel Autoarme und autofreie Nutzung

<sup>1</sup> Die Gemeinde kann einer gegenüber dem Pflichtangebot reduzierten Anzahl Abstellplätze zustimmen, wenn die Grundeigentümerschaft mit einem Mobilitätskonzept nachweist, dass aufgrund der vorgesehenen Massnahmen der Bedarf tiefer ist als das Pflichtangebot nach *Artikel X* (⇒ A4).

<sup>2</sup> Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, mit einem regelmässigen Controlling gegenüber der Gemeinde nachzuweisen, dass die Bestimmungen des Mobilitätskonzepts eingehalten werden.

<sup>3</sup> Werden die Vorgaben des Mobilitätskonzepts in mindestens 3 aufeinanderfolgenden Jahren verletzt, kann die Gemeinde von der Grundeigentümerschaft verlangen, Massnahmen zu ergreifen oder das Pflichtangebot an Parkplätzen gemäss *Artikel X* (⇒ A3) nachzuweisen.

<sup>4</sup> Die Verpflichtungen gemäss Absatz 2 und 3 sind vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

<sup>5</sup> Im Zweifelsfall kann die Gemeinde einen Nachweis einfordern, dass nachträglich Abstellplätze erstellbar wären.



## B Öffentliche Parkierung

### Hintergrund

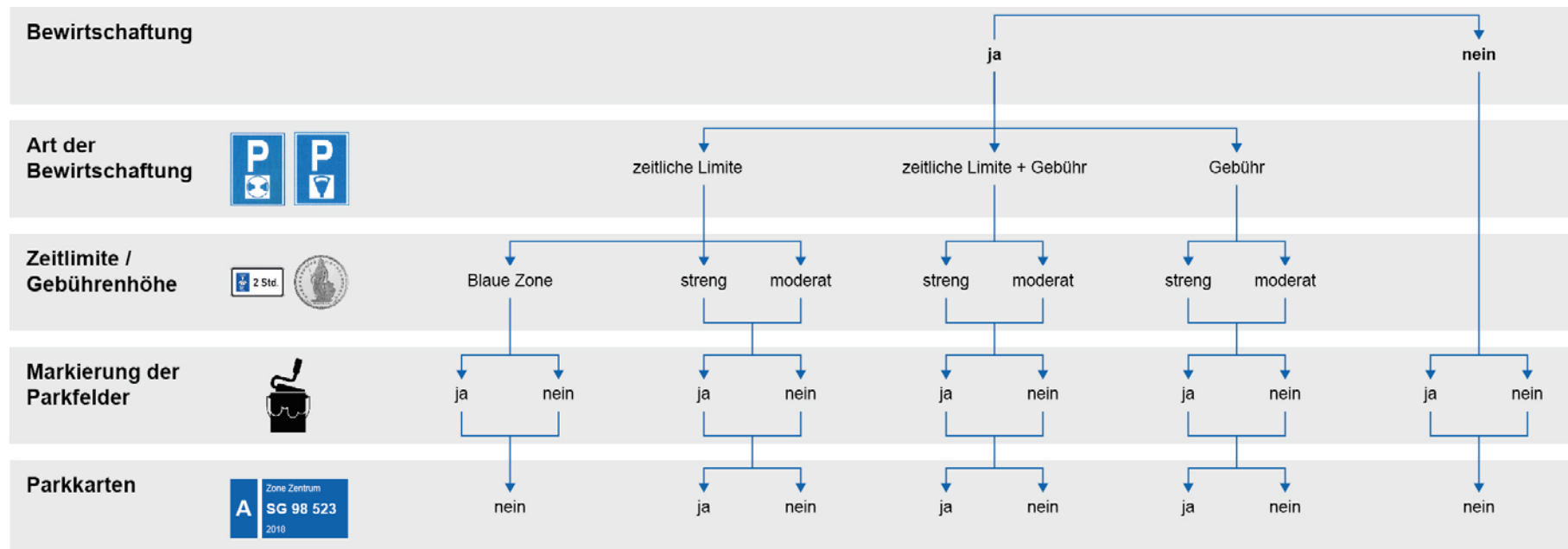
Öffentliche Parkplätze sind oft Gegenstand kontroverser Diskussionen. Einerseits generieren sie nicht selten ein hohes Verkehrsaufkommen, andererseits sind sie für die Erreichbarkeit der angrenzenden Nutzungen wichtig. In diversen Gemeinden werden öffentliche Parkplätze überdies zweckentfremdet, beispielsweise durch Pendler, welche einen Parkplatz den ganzen Tag belegen.

Ziel der folgenden Werkzeuge für die öffentliche Parkierung ist es, die umfeldgerechte Nutzung der Parkplätze sicherzustellen, Anreize für den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr oder den Langsamverkehr zu bieten und gleichzeitig die Erreichbarkeit angrenzender Nutzungen für Autofahrende zu gewährleisten.

### Methode

Die Gemeinden sind für die Handhabung öffentlich zugänglicher Parkierungsmöglichkeiten verantwortlich. Sie entscheiden über zeitliche Limiten, allfällige Gebühren und damit verknüpfte Tarifmodelle, über die Umsetzung in Zonen mit markierten oder unmarkierten Parkfeldern sowie über den Umgang mit Dauerparkierung. Bei der Ausgestaltung der Regelungen für die öffentliche Parkierung sind sie an durch Bund und Kanton vorgegebene gesetzliche Grundlagen gebunden. Die Grafik soll eine Übersicht über die wichtigsten Möglichkeiten, Abhängigkeiten und Ausschlüsse in dieser Entscheidungskette verschaffen.

In der Folge werden konkrete Vorschläge für räumlich differenzierte Regelungen der öffentlichen Parkierung vorgebracht.



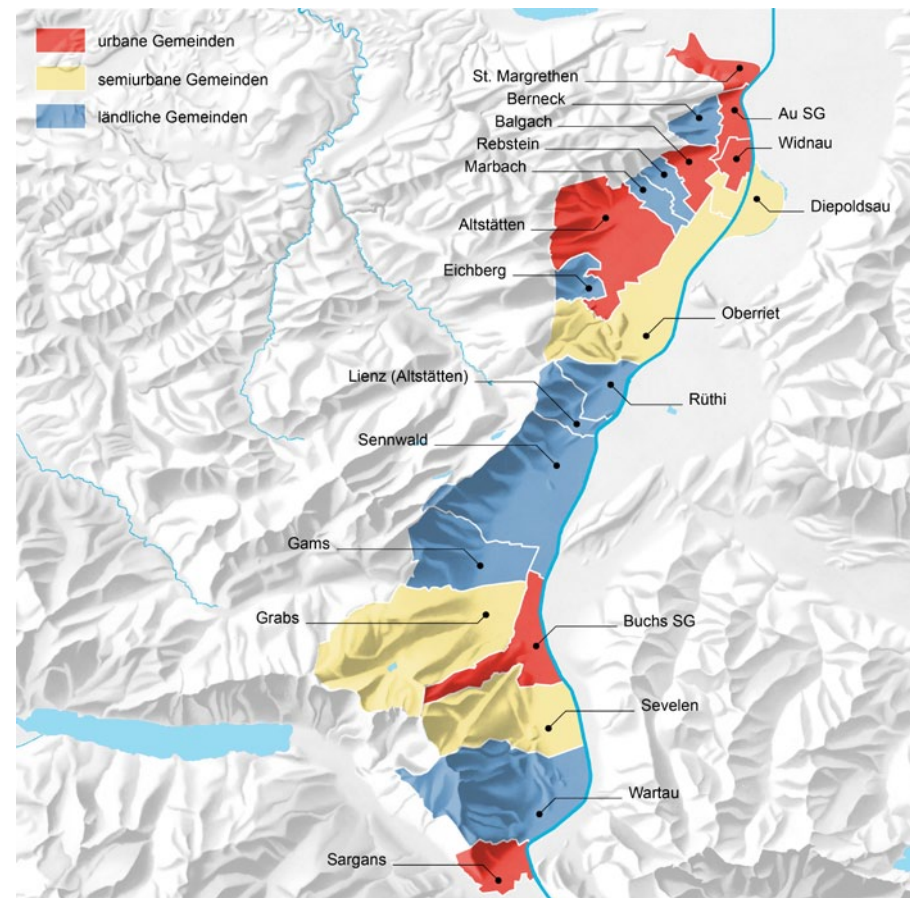
### Räumliche Differenzierung

Um den unterschiedlichen Voraussetzungen in den Gemeinden Rechnung zu tragen, wird eine Unterscheidung nach Gemeindetyp vorgenommen. Diese erfolgt aufgrund sozio-ökonomischer Charakteristika wie Einwohner- und Arbeitsplatzdichte, aber auch der durchschnittlichen Anzahl Wohnungen pro Wohngebäude und der Fahrzeugeigentümerschaft. Die Gemeinden werden so in folgende drei Typen eingeteilt.

- » urbane Gemeinden
- » semiurbane Gemeinden
- » ländliche Gemeinden

Die resultierende Einteilung ist der Karte zu entnehmen. Der Ortsteil Lienz der Gemeinde Altstätten wurde, da sich die Struktur deutlich von der Ortschaft Altstätten unterscheidet, separat betrachtet.

Die nachfolgenden Artikel greifen die räumliche Differenzierung teilweise auf. Artikelvorschläge mit Gültigkeit nur für eine der Raumtypen werden wie folgt farblich gekennzeichnet:





# B1 Öffentliche Parkierung Grundlagen

## Hintergrund

Die Mobilitätsstrategie des St.Galler Rheintals und das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein sehen Massnahmen zur Bewirtschaftung von Parkplätzen vor.

Unter Bewirtschaftung wird eine zeitliche Einschränkung und/oder die Erhebung einer Parkgebühr verstanden.

Der Einflussbereich der Gemeinde beschränkt sich hauptsächlich auf die öffentlichen Flächen, wo die Rahmenbedingungen frei festgelegt werden können. Für bestehende private Parkflächen fehlt eine gesetzliche Handhabe zur Durchsetzung einer Bewirtschaftungspflicht. Die Gemeinde muss in diesen Fällen den Dialog mit den Eigentümern suchen.

## Optionen

Folgende Punkte könnten von den Gemeinden bei Bedarf koordiniert angepasst werden:

» Verwendung der Parkgebühren

## Artikel Geltungsbereich

Dieses Reglement ordnet das Abstellen von Motorfahrzeugen und Anhängern auf öffentlichem Grund und auf allgemein zugänglichen Parkplätzen.

## Artikel Zweck

<sup>1</sup> Das Abstellen von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund und auf allgemein zugänglichen Parkplätzen kann örtlich und zeitlich beschränkt sowie der Gebührenpflicht unterstellt werden.

<sup>2</sup> Die Anordnungen gemäss Abs. 1 bezwecken namentlich, dass:

- a) der öffentliche Parkraum wesensgerecht genutzt wird und entsprechend besser verfügbar ist.
- b) die Verkehrssicherheit verbessert, die Aufenthaltsqualität erhöht und das Ortsbild geschont wird.
- c) die Eigenwirtschaftlichkeit der Parkierung gesichert wird.

## Artikel Verwendung der Parkgebühren

<sup>1</sup> Die Einnahmen aus den Parkgebühren auf öffentlichen Parkplätzen werden zweckgebunden verwendet für:

- a) den baulichen und betrieblichen Unterhalt sowie den Bau der Parkplätze.
- b) Einrichtungen und Angebote des öffentlichen Verkehrs.
- c) die Förderung des leichten Zweiradverkehrs und Fussverkehrs.

<sup>2</sup> Die Einnahmen aus den Parkgebühren auf allgemein zugänglichen Parkplätzen auf privatem Grund stehen der Grundeigentümerschaft zu.

## B2 Bewirtschaftungsarten

### Hintergrund

Die Bewirtschaftung von Parkplätzen kann auf zwei Arten erfolgen. Einerseits können für die Benutzung der Parkplätze Gebühren erhoben werden, andererseits kann die Parkzeit beschränkt werden.

Ausserdem können als weitere Einschränkungen Parkfelder markiert werden, wodurch das Parken ausserhalb der markierten Flächen untersagt ist.

Für frei definierbare Nutzergruppen können zudem Dauerparkkarten ausgegeben werden, welche zur dauerhaften Nutzung eines Parkplatzes ohne Berücksichtigung der Gebühr oder der Zeitbeschränkung berechtigen.

### Methode

Die verschiedenen Beschränkungen werden in der Regel unter den beiden folgenden Kategorien zusammengefasst:

- » Weisse Zone: - Beschränkung der Parkzeit auf eine frei wählbare Dauer mit oder ohne Parkscheibe
  - Erhebung von Gebühren
  - Markierung von Parkfeldern
  - Dauerparkkarten
- » Blaue Zone - Beschränkung der Parkzeit auf 1 - 1.5h
  - Parkscheibenpflicht
  - Zeitliche Beschränkung gilt nur von 08:00 - 19:00
  - keine Parkgebühren
  - Markierung von Parkfeldern

### Artikel Gebühren und zeitliche Beschränkung

Abstellplätze auf öffentlichem Grund können mittels Parkuhren, Ticketsystem oder dergleichen bewirtschaftet werden. Das Parkieren kann zeitlich beschränkt werden.

### Artikel Dauerparkkarten

<sup>1</sup> Für bewirtschaftete Parkplätze können Dauerparkkarten als Tages-, Monats- oder Jahreskarten ausgestellt werden, welche zum Parkieren über die reguläre Parkzeit hinaus berechtigen.

<sup>2</sup> Die Dauerparkkarten sind fahrzeuggebunden, gebührenpflichtig und auf bestimmte Parkraumzonen oder Parkieranlagen beschränkt. Sie berechtigen nicht zum Anspruch auf einen freien Parkplatz.

<sup>3</sup> Die Ausgabe solcher Dauerkarten kann auf bestimmte Nutzergruppen (Anwohner, Besucher, Pendler, Spitex, etc.) beschränkt werden.

## B3 Parkraumzonen

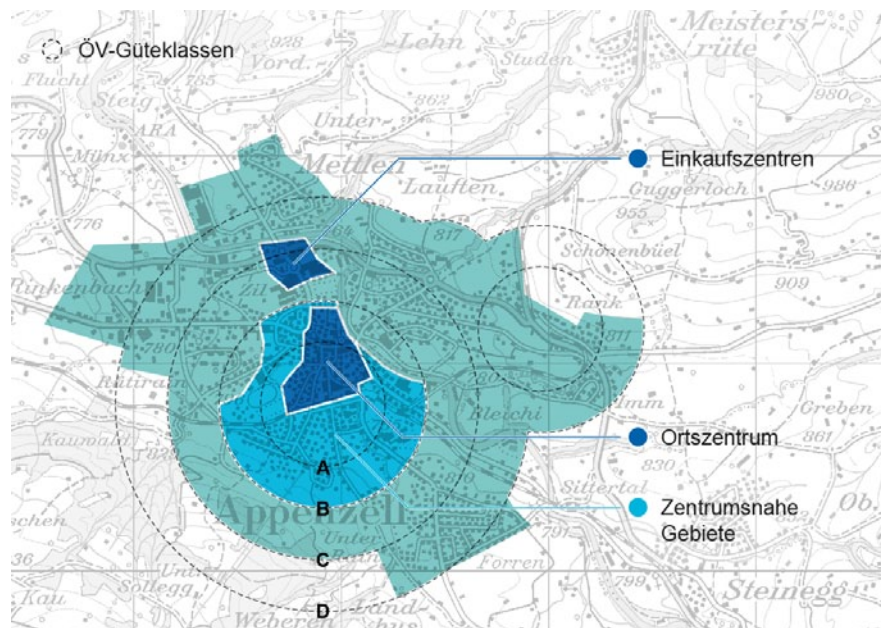
### Hintergrund

In den verschiedenen Gebieten der Gemeinde bestehen unterschiedliche Bedürfnisse an die Regelungen zur öffentlichen Parkierung. Es bietet sich deshalb an, das Gemeindegebiet in verschiedene Parkraumzonen zu unterteilen, in denen unterschiedliche Regelungen gelten.

### Methode

Diese Einteilung könnte beispielsweise wie folgt aussehen:

- » Zentrum: Zentraler Bereich der Gemeinde mit Läden, Restaurants und weiteren Nutzungen. In urbanen Gebieten bietet sich eine Einteilung in das

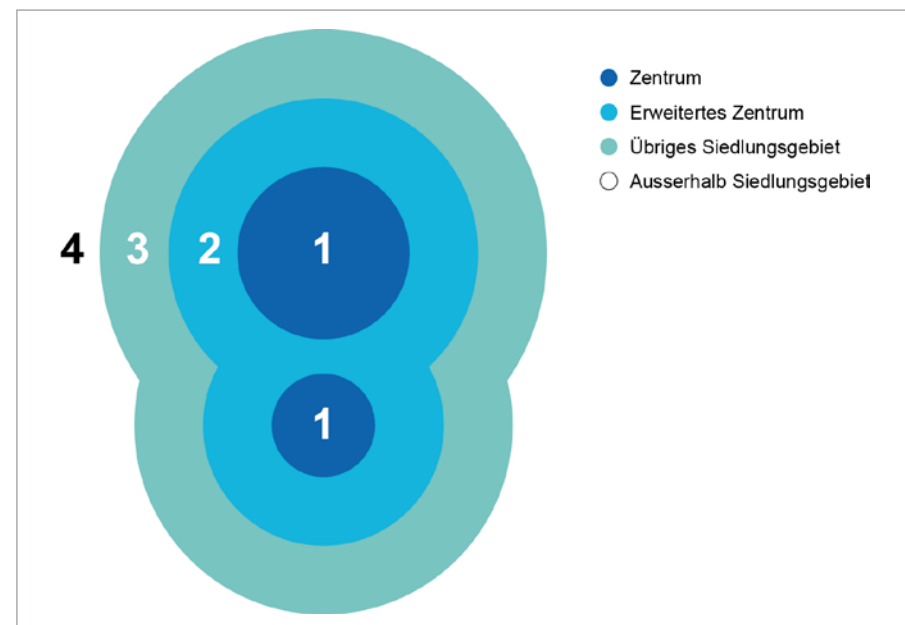


Beispielhafte Einteilung einer Gemeinde in Parkraumzonen

innere Zentrum mit restriktiven Regeln zur Parkierung und das erweiterte Zentrum mit etwas lockereren Regelungen an.

- » Übriges Siedlungsgebiet: Restliches Siedlungsgebiet der Gemeinden mit geringerem Problemdruck bezüglich Parkierung.
- » Ausserhalb Siedlungsgebiet

Es wird empfohlen, sich bei der Definition der Zentrumsgebiete grob auf die öV-Güteklassen und die Siedlungsstruktur (v.a. Baustruktur, Strassennetz, Grünflächen) zu stützen.



Parkraumzonen-Modell

### Artikel Parkraumzonen (urbane Gemeinden)

<sup>1</sup> Das Gemeindegebiet wird gemäss des Plans in *Anhang X* in folgende Parkraumzonen eingeteilt:

- a) Zentrum
- b) erweitertes Zentrum
- c) übriges Siedlungsgebiet
- d) ausserhalb Siedlungsgebiet

<sup>2</sup> Innerhalb einer Parkraumzone gelten für alle Parkplätze im öffentlichen Raum die gleichen Bestimmungen bezüglich zeitlicher Beschränkung und Gebührenpflicht nach *Artikel X* (⇒ B4).

<sup>3</sup> Die Gemeinden können Spezialzonen mit abweichenden Regelungen ausweisen.

### Artikel Parkraumzonen (ländliche Gemeinden)

<sup>1</sup> Das Gemeindegebiet wird gemäss des Plans in *Anhang X* in folgende Parkraumzonen eingeteilt:

- a) Zentrum
- b) übriges Siedlungsgebiet
- c) ausserhalb Siedlungsgebiet

<sup>2</sup> Innerhalb einer Parkraumzone gelten für alle Parkplätze im öffentlichen Raum die gleichen Bestimmungen bezüglich zeitlicher Beschränkung und Gebührenpflicht nach *Artikel X* (⇒ B4).

<sup>3</sup> Die Gemeinden können Spezialzonen mit abweichenden Regelungen ausweisen.

### Artikel Parkraumzonen (semi-urbane Gemeinden)

<sup>1</sup> Das Gemeindegebiet wird gemäss des Plans in *Anhang X* in folgende Parkraumzonen eingeteilt:

- a) Zentrum
- c) übriges Siedlungsgebiet
- d) ausserhalb Siedlungsgebiet

<sup>2</sup> Innerhalb einer Parkraumzone gelten für alle Parkplätze im öffentlichen Raum die gleichen Bestimmungen bezüglich zeitlicher Beschränkung und Gebührenpflicht nach *Artikel X* (⇒ B4).

<sup>3</sup> Die Gemeinden können Spezialzonen mit abweichenden Regelungen ausweisen.

## B4 Gebühren und Zeitlimiten

### Hintergrund

Dieser Artikel regelt die maximale Parkdauer, die Parkgebühren und gibt Hinweise zu den Preisen für Dauerparkkarten in den einzelnen Parkzonen.

Für urbane, semi-urbane und ländliche Gebiete gelten in Abhängigkeit des Problemdrucks unterschiedliche Gebühren- und Parkzeitregelungen.

Unter Umständen ist es sinnvoll, die Preise ausserhalb des Parkierungsreglements festzuhalten, so dass bei einer Änderung nicht jedes Mal das Parkierungsreglement angepasst werden muss.

### Methode

Die Preise richten sich in etwa nach den Vorschlägen in der VSS-Norm «Parkieren - Betrieb und Bewirtschaftung von Parkieranlagen» (SN 640 282).

### Optionen

Folgende Punkte könnten von den Gemeinden bei Bedarf koordiniert angepasst werden:

- » Höhe der Parkgebühren und der Tarife für Dauerparkkarten
- » progressive oder degressive Gebührenmodelle
- » Dauer der Gratis-Zeit
- » Dauer der maximalen Parkzeit

### Artikel Parkraumzonen (urbane Gemeinden)

<sup>1</sup> Parkflächen auf öffentlichem Grund und allgemein zugängliche Parkflächen sind nach den Vorgaben in Absatz 2 zu bewirtschaften.

<sup>2</sup> Für die in *Artikel X* (⇒ B3) definieren Parkraumzonen gelten mindestens die folgenden Gebühren und Zeitlimiten:

Zone	max. Parkzeit	Gebühr [CHF]
Zentrum	2 h	30 Min. gratis dann 1.- pro 30 Min.
Erweitertes Zentrum	4 h	30 Min. gratis dann -.50 pro 30 Min.
Übriges Siedlungsgebiet	4 h	-
Ausserhalb Siedlungsgebiet	-	-

<sup>3</sup> Für Teilgebiete innerhalb der Zonen können höhere Gebühren oder abweichende maximale Parkzeiten festgelegt werden.

<sup>4</sup> Für den Bezug von Dauerparkkarten durch Anwohner, Besucher sowie durch Geschäftsinhaber bzw. Arbeitnehmende mit Arbeitsplatz in den entsprechenden Zonen werden folgende Gebühren erhoben:

Zone	Monatskarte [CHF]	Jahreskarte [CHF]
Zentrum	50	500
Erweitertes Zentrum	40	400
Übriges Siedlungsgebiet	20	200
Ausserhalb Siedlungsgebiet	-	-

<sup>5</sup> Für Personen mit Wohnsitz ausserhalb der Gemeinde kann bei Dauerparkkarten ein Zuschlag von bis zu 50% des Verkaufspreises erhoben werden.



### Artikel Parkraumzonen (semi-urbane Gemeinden)

<sup>1</sup> Parkflächen auf öffentlichem Grund und auf allgemein zugänglichen Parkflächen sind nach den Vorgaben in Absatz 2 zu bewirtschaften.

<sup>2</sup> Für die in Artikel X (⇒ B3) definieren Parkraumzonen gelten mindestens die folgenden Gebühren und Zeitlimiten:

Zone	max. Parkzeit	Gebühr [CHF]
Zentrum	3 h	60 Min. gratis dann -.50 pro 30 Min.
Übriges Siedlungsgebiet	6 h	-
Ausserhalb Siedlungsgebiet	-	-

<sup>3</sup> Für Teilgebiete innerhalb der Zonen können höhere Gebühren oder abweichende maximale Parkzeiten festgelegt werden.

<sup>4</sup> Für den Bezug von Dauerparkkarten durch Anwohner, Besucher sowie durch Geschäftsinhaber bzw. Arbeitnehmende mit Arbeitsplatz in den entsprechenden Zonen werden folgende Gebühren erhoben:

Zone	Monatskarte [CHF]	Jahreskarte [CHF]
Zentrum	40	400
Übriges Siedlungsgebiet	20	200
Ausserhalb Siedlungsgebiet	-	-

<sup>5</sup> Für Personen mit Wohnsitz ausserhalb der Gemeinde kann bei Dauerparkkarten ein Zuschlag von bis zu 50% des Verkaufspreises erhoben werden.

### Artikel Parkraumzonen (ländliche Gemeinden)

<sup>1</sup> Parkflächen auf öffentlichem Grund und auf allgemein zugänglichen Parkflächen sind nach den Vorgaben in Absatz 2 zu bewirtschaften.

<sup>2</sup> Für die in Artikel X (⇒ B3) definieren Parkraumzonen gelten mindestens die folgenden Gebühren und Zeitlimiten:

Zone	max. Parkzeit	Gebühr [CHF]
Zentrum	6 h	-
Übriges Siedlungsgebiet	-	-
Ausserhalb Siedlungsgebiet	-	-

<sup>3</sup> Für Teilgebiete innerhalb der Zonen können höhere Gebühren oder abweichende maximale Parkzeiten festgelegt werden.

<sup>4</sup> Für den Bezug von Dauerparkkarten durch Anwohner, Besucher sowie durch Geschäftsinhaber bzw. Arbeitnehmende mit Arbeitsplatz in den entsprechenden Zonen werden folgende Gebühren erhoben:

Zone	Monatskarte [CHF]	Jahreskarte [CHF]
Zentrum	20	200
Übriges Siedlungsgebiet	-	-
Ausserhalb Siedlungsgebiet	-	-

<sup>5</sup> Für Personen mit Wohnsitz ausserhalb der Gemeinde kann bei Dauerparkkarten ein Zuschlag von bis zu 50% des Verkaufspreises erhoben werden.

## B5 Blaue Zonen

### Hintergrund

Mit der blauen Zone sieht die Signalisationsverordnung des Bundesrechts (SSV) eine weitere Möglichkeit zur Parkzeitbeschränkung vor. Im Unterschied zur in den Regelungen vorgesehenen Parkzeitbeschränkung in den Weissen Zonen gilt in Blauen Zonen grundsätzlich:

- » Parkzeitbeschränkung nur zwischen 08:00 und 19:00 Uhr.
- » Parkzeitbeschränkung nur Werktags (Ausweitung auf Sonn- und Feiertage mit Angabe auf Zusatztafel möglich)
- » Parkzeitbeschränkung auf 1 h bis 1.5 h (je nach Ankunftszeit)

Weil Parkzeitbeschränkungen in den Weissen Zonen flexibler auf die örtlichen Bedürfnisse angepasst werden können, wird die Einrichtung Blauer Zonen nicht im Detail diskutiert.

### Methode

Im Sinne der Verschärfung der Regelungen nach Absatz 3 (⇒ B4) können Blaue Zonen in Parkzonen ohne Parkgebühren eingeführt werden. In diesem Falle ist zusätzlich die nebenstehende Bestimmung zu übernehmen.

Zu Beachten ist, dass die Ausstellung von Parkkarten für die Blaue Zone im Kanton St.Gallen nicht vorgesehen ist.

### Artikel Blaue Zonen

<sup>1</sup> Parkplätze im Freien können der Blauen Zone nach Art. 48 Abs. 2 SSV zugewiesen werden, um die Parkdauer zeitlich zu beschränken. Innerhalb der Blauen Zone ist das Parkieren während der auf der Parkscheibe angegebenen Zeiten gestattet. Eine Gebühr wird nicht erhoben.

<sup>2</sup> Die Bestimmungen zur Parkzeitbeschränkung richten sich nach dem Bundesrecht.

## B6 Publikumsintensive Einrichtungen

### Hintergrund

Publikumsintensive Einrichtungen ziehen oft viel motorisierten Verkehr an und belasten damit die Umwelt und die Kapazität des umliegenden Strassennetzes. Es besteht daher ein öffentliches Interesse zur Bewirtschaftung dieser Anlagen. Die Bundesgesetzgebung zum Umweltschutz und das kantonale Bau- und Planungsgesetz (PBG) bieten Handhabe zur Einführung einer Bewirtschaftungspflicht bei einem Grossteil der publikumsintensiven Einrichtungen.

Die Bewirtschaftungspflicht kann allerdings nur bei Neu- oder Umbauten als Auflage zur Baubewilligung verfügt werden. Bestehende Anlagen geniessen Bestandesschutz, solange keine wesentliche Änderung erfolgt.

### Methode

Dieser Artikel regelt die Ausstattung der Parkplatzbewirtschaftung, welche im Baureglement für publikumsintensive Einrichtungen festgelegt wird (⇒ A6).

Bei den in den gesetzlichen Grundlagen definierten publikumsintensiven Einrichtungen (⇒ A6) wird die Parkplatzbewirtschaftung verlangt. Die Gebührenhöhe richtet sich dabei nach der Parkraumzone, in welcher sich die Anlage befindet (⇒ B3).

Steht die Anlage in einer Parkzone ohne Gebührenpflicht, so gilt ein Minimaltarif von -.50 CHF pro 30 Minuten. Mit Blick auf die Konkurrenzsituation im Ausland (keine Bewirtschaftungspflicht) wird kein höherer Betrag vorgeschrieben.

### Artikel Publikumsintensive Einrichtungen

<sup>1</sup> Bei publikumsintensiven Einrichtungen kann die Gemeinde von der Grundeigentümerschaft verlangen, für die Benutzung ihrer Parkierungsflächen eine Gebühr zu erheben, wenn:

- a) die Anlage der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss nationaler Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung untersteht
- b) es sich um eine Baute oder Anlage mit besonderen Auswirkungen auf Raum und Umwelt gemäss kantonalem Bau- und Planungsgesetz (Art 106, Abs. 1 PBG) handelt

<sup>2</sup> Bei der Festlegung der Gebührenhöhe und der Anzahl Freiminuten dürfen die Vorschriften der Parkraumzone nicht unterschritten werden.

<sup>3</sup> Der Tarif beträgt in jedem Falle mindestens -.50 CHF pro 30 min. Für die ersten 30 Minuten kann auf die Erhebung einer Gebühr verzichtet werden.