



PBG-Revision Parkierung

1. Ausgangslage

KR-NR. 341/2019 (PI Meier) betreffend ausreichend Veloabstellplätze auf Liegenschaften;

Die parlamentarische Initiative verlangte ursprünglich folgende Anpassung des Planungs- und Baugesetzes (PBG):

F. Fahrzeugabstellplätze, I. Zahl

§ 242. ¹ Die Bau- und Zonenordnung legt die Zahl der Abstellplätze für Verkehrsmittel, insbesondere für Fahrräder und Motorfahrzeuge, fest, die nach den örtlichen Verhältnissen, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks für Bewohner, Beschäftigte und Besucher erforderlich sind.

² ...

Die parlamentarische Initiative wurde im Kantonsrat am 19. Oktober 2020 mit 84 Stimmen vorläufig unterstützt. Die Kommission für Planung und Bau (KPB) beschloss, die parlamentarische Initiative als Anlass zu nehmen, die §§ 242–244 unter dem Titel «F. Fahrzeugabstellplätze» umfassender zu revidieren und zu ergänzen. Dies betrifft konkret die Bestimmungen § 242 «I. Zahl», § 243 «II. Erstellungspflicht» sowie § 244 «III. Lage und Gestaltung».

Mit vorbehaltenem Beschluss vom 5. Oktober 2021 hat die KPB die Beratungsergebnisse (Synopse) an den Regierungsrat zur Stellungnahme und zur Durchführung einer öffentlichen Vernehmlassung überwiesen.

KR-NR. 171/2020 (PI Schweizer) betreffend Erweiterung Zweckbindung Parkplatz-Ersatzabgabe

Die parlamentarische Initiative verlangt folgende Anpassung des PBG:

Pflichten der Gemeinden

§ 247. ¹ Die Gemeinden haben die Abgaben in einen Fonds zu legen, der nur zur Schaffung von Parkraum in nützlicher Entfernung von den belasteten Grundstücken oder zu einem diesen Grundstücken dienenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder zur Förderung des Fuss und Veloverkehrs in der Gemeinde verwendet werden darf.

² ...

Die parlamentarische Initiative wurde im Kantonsrat am 15. März 2021 behandelt, wobei sie mit 88 Stimmen vorläufig unterstützt wurde.

Die KPB kam in der Beratung zum Schluss, dass die heutige Regelung zu den Parkplatzersatzabgabe-Fonds nicht zufriedenstellend ist.

Mit vorbehaltenem Beschluss vom 10. Mai 2022 hat die KPB die Beratungsergebnisse (Synopsis) an den Regierungsrat zur Stellungnahme und zur Durchführung einer öffentlichen Vernehmlassung überwiesen.

In den nachstehenden Erläuterungen werden die Ziele der Vorlagen der KPB dargelegt und die Umsetzung der einzelnen Bestimmungen näher beschrieben. Die Stellungnahme sowie Beurteilung der PI zuhanden der KPB seitens Regierungsrat erfolgt nach der Durchführung aus Auswertung der Vernehmlassung.

2. Ziele und Umsetzung

Flexibilisierung der Parkierungsregelung (PI Meier)

Seit dem Erlasse der Bestimmungen zur Parkierung haben sich die Grundlagen für das Erstellen oder Nicht-Erstellen von Parkplätzen stark verändert. Auch die «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen» stammt aus den neunziger Jahren und wurde im Zug des Massnahmenplans Lufthygiene (Luftprogramm 1990 und Luftprogramm/Aktualisierung 1996) erlassen. Die Kommission ist sich darin einig, dass die Situation rund um die Parkierung von Fahrzeugen aller Art bei Liegenschaften eine andere ist als noch vor 20 oder 30 oder mehr Jahren. Damals ging es vor allem darum, eine genügende Anzahl von Parkplätzen beim Bau von Liegenschaften sicherzustellen, heute besteht vielerorts das Problem, dass man – auf knapper werdendem Raum – tendenziell eher zu viele Parkplätze erstellen muss. In der Kommission herrscht denn auch weitgehend ein Konsens darüber, dass es hinsichtlich der Erstellungspflicht, aber auch der Frage, für welche Kategorien von Fahrzeugen Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden müssen, eine Flexibilisierung braucht.

Zu beachten ist dabei, dass Einwohnerinnen und Einwohner kleinerer Landgemeinden andere Ansprüche an die Mobilität haben als Einwohnerinnen und Einwohner in urbanen Zentren oder Agglomerationsgemeinden. Den geänderten Mobilitätsansprüchen soll zudem Rechnung getragen werden, indem nicht mehr auf Motorfahrzeuge fokussiert wird.

Das bewährte System der kommunalen Regelung der erforderlichen Abstellplätze in der BZO wird beibehalten. Die Gemeinden können weiterhin auf der Stufe der Nutzungsplanung Gebiete bezeichnen, in denen eine reduzierte Anzahl Abstellplätze zu erstellen sind, sofern ein öffentliches Interesse besteht. Dies kann beispielsweise in urbanen Zentrumsgebieten der Fall sein, um die Innenentwicklung zu stärken und zu vereinfachen. Diese Flexibilisierung und Entlastung darf jedoch nicht dazu führen, dass der öffentliche Strassenraum durch abgestellte Fahrzeuge der privaten Anrainer übermässig belastet wird.

Die Anzahl Pflichtabstellplätze soll neu auch im Baubewilligungsverfahren reduziert werden können. In den Varianten 2 und 3 gemäss Synopsis werden unterschiedlich tiefgreifende Sicherungsmassnahmen ermöglicht. Dadurch soll sichergestellt werden, dass der öffentliche Grund nicht zu stark beansprucht wird.

Abstellplätze sollen neu nicht mehr primär auf dem Baugrundstück angeordnet werden müssen. Sie sind jedoch gut zugänglich und in nützlicher Entfernung zum Baugrundstück zu erstellen. Insbesondere die gute Zugänglichkeit von Fahrradabstellplätzen schafft einen Anreiz, das Fahrrad zu benutzen. Das gleiche Regelungsziel verfolgt die neu geschaffene Möglichkeit der Gemeinden, in der BZO einen den örtlichen Verhältnissen angepassten Witterungs- und Diebstahlschutz bei Abstellplätzen für Zweiräder vorzuschreiben.

Bereits heute werden in den meisten Neubauten Stromanschlüsse für Elektroautos erstellt. Dies trifft vorab auf selbstbewohnte Liegenschaften zu. Mit der vorgesehenen Regelung können die Gemeinden auch für weitere Liegenschaften die Erstellung von Stromanschlüssen in ihrer BZO bzw. direkt im Baubewilligungsverfahren vorschreiben.

Parkierungsanlagen von stark verkehrserzeugenden Nutzungen belasten die Verkehrsinfrastruktur und die Umwelt in der Regel überdurchschnittlich stark und beanspruchen viel Boden. Neu werden Voraussetzungen formuliert, damit eine Lenkungswirkung einsetzt (Bewirtschaftungspflicht), die Parkierungsanlagen mehrgeschossig erstellt werden und damit die Ressource Boden weniger beanspruchen. Auch hier sind Stromanschlüsse vorzusehen.

Erweiterung der Zweckbindung von Parkplatzersatzabgabe-Fonds (PI Schweizer)

Wenn eine Grundeigentümerin oder ein Grundeigentümer eine Liegenschaft neu erstellt, erheblich baulich verändert oder durch eine Nutzungsänderung wesentliche andere Verkehrsbedürfnisse schafft, sind gemäss § 243 PBG Abstellplätze für Autos im gebotenen Ausmass zu schaffen. Kann die Bauherrschaft die erforderliche Anzahl Pflichtabstellplätze aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht oder nicht im gebotenen Ausmass schaffen, kann die Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage angeordnet werden (§ 245 Abs. 2 lit. b PBG). Ist eine Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage innert nützlicher Frist nicht möglich, hat der Grundeigentümer eine Ersatzabgabe zu leisten (§ 246 Abs. 1 PBG). Im Gegenzug erhält der Grundeigentümer eine Baubewilligung, auch wenn er keine Abstellplätze auf dem Baugrundstück oder in nützlicher Entfernung schaffen kann. Die Gemeinde muss diese Ersatzabgaben in einen Parkplatzersatzabgabe-Fonds legen.

Die Mittel in diesem Fonds dürfen nach geltendem Recht ausschliesslich zur Schaffung von Parkraum in nützlicher Entfernung von den belasteten Grundstücken oder zu einem diesen Grundstücken dienenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs verwendet werden (§ 247 Abs. 1 PBG). Diese Zweckbindung ist sehr eng gefasst. Dadurch entsteht die Problematik, dass in vielen Gemeinden die Fondsmittel nicht genutzt werden können. Teilweise fehlen in den Zentrumsanlagen geeignete Grundstücke für die Schaffung von Parkplätzen oder die Fondsmittel reichen für die Erstellung von Tiefgaragen nicht aus.

Mit der Vorlage wird die Zweckbindung der Parkplatzersatzabgabe erweitert. Neu sollen die Mittel zusätzlich zur Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs oder entsprechend der Variante 2 generell im Bereich der Raum- und Verkehrsplanung verwendet werden können. Sie können damit einem sinnvollen Zweck zugeführt werden und zu einer Verbesserung der Verkehrssituation in den Gemeinden beitragen. Mit der Erweiterung der Zweckbindung



können die Gemeinden vorhandene aber bislang blockierte Mittel so einsetzen, dass sie sowohl den Ersatzabgabepflichtigen als auch der Allgemeinheit nützen.

Die KPB hat auch eine Abschaffung der Erstellungspflicht für Abstellplätze und des Parkplatzerersatzabgabe-Fonds diskutiert. Sie gelangte jedoch zum Schluss, dass sie sowohl an der Erstellungspflicht für Abstellplätze wie auch an der Möglichkeit, eine Parkplatzerersatzabgabe zu leisten und damit verbunden am Parkplatzerersatzabgabe-Fonds grundsätzlich festhalten will. Um die heutige Situation rund um den Parkplatzerersatzabgabe-Fonds zu verbessern und um sicherzustellen, dass die Gelder in Zukunft sinnvoll eingesetzt werden können, kam die KPB zur Überzeugung, dass eine Erweiterung der Zweckbindung die beste Lösung wäre.

Die Erweiterung der Zweckbindung der Fondsmittel löst keine Rückerstattungspflicht durch die Gemeinden aus. Die Ersatzabgabe befreit die Bauherrschaft von der Realleistungspflicht – also der Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen. Die Zweckbindung dieser Mittel in den Fonds ist unabhängig vom Grund ihrer Erhebung zu behandeln. Sofern Gemeinden in einem Fondsreglement eine Rückerstattung bei einer nachträglichen Erstellung der Pflichtabstellplätze vorgesehen haben, bleibt diese weiterhin bestehen.

3. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Die Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen der parlamentarischen Initiativen finden sich in der nachfolgenden synoptischen Darstellung.

4. Auswirkungen

Private

Für Private führt die neue Regelung zu einigen Erleichterungen. Insbesondere die mögliche Befreiung von der Erstellungspflicht von Abstellplätzen im Rahmen der Baubewilligung entlastet private Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer. Sie können flexibler bauen und müssen Parkplätze, die sie nicht benötigen, nicht erstellen. Dadurch werden Kosten reduziert. Private können jedoch verpflichtet werden, Stromanschlüsse zu erstellen. Dies führt bei privaten Bauherrschaften zu höheren Baukosten, schafft jedoch die Voraussetzungen für den künftigen Bedarf für die Elektromobilität und kann den Wert der Liegenschaft steigern. Private können neu dazu verpflichtet werden, einen Witterungs- und Diebstahlschutz bei Veloabstellplätzen vorzusehen. Auch dies führt zu einer Mehrbelastung.

Betreiber von grossen Parkieranlagen müssen neu Gebühren erheben. Dem zusätzlichen Administrativaufwand stehen zusätzliche Einnahmen gegenüber. Mehrkosten entstehen den Betreibern durch die Pflicht, die Anlagen mehrgeschossig auszuführen und Stromanschlüsse vorzusehen.

Gemeinden

Mit den vorgesehenen Änderungen können Gemeinden die Anzahl Pflichtabstellplätze auf ihrem Gemeindegebiet flexibler dem Bedarf anpassen. Wird die Anzahl Pflichtabstellplätze im Baubewilligungsverfahren reduziert, obliegt die Kontrolle über die Einhaltung der Vo-



raussetzungen der örtlichen Baubehörde. Beabsichtigt eine Gemeinde von den neuen Regelungsmöglichkeiten bei der Ausstattung von Abstellplätzen für Zweiräder Gebrauch zu machen, ist eine Revision der BZO erforderlich.

Fondsmittel aus Parkplatzersatzabgaben können einem breiteren Zweck zugeführt werden. Gemeinden hätten bei der Variante 2 zu § 247 PBG einen Fondszweck zu bestimmen und diesen in geeigneter Form öffentlich bekannt zu machen.

Kanton

Für den Kanton entsteht ein vorübergehender Mehraufwand durch zusätzliche BZO-Revisionen.

Geltendes Recht	Beratungsergebnis z.Hd. des Regierungsrates (§ 65 Abs. 1 KRG) mit Änderungen des Gesetzgebungsdienstes	Erläuterungen
Planungs- und Baugesetz (PBG) (vom 7. September 1975)	Planungs- und Baugesetz (PBG) (vom 7. September 1975)	
	<i>Der Kantonsrat,</i> nach Einsichtnahme in den Antrag der [Kommission] vom (...), <i>beschliesst:</i>	
	I. Das Planungs- und Baugesetz vom 7. September 1975 wird wie folgt geändert:	
F. Fahrzeugabstellplätze I. Zahl	F. Fahrzeugabstellplätze I. Zahl	
§ 242. ¹ Die Bau- und Zonenordnung legt die Zahl der Abstellplätze für Verkehrsmittel, insbesondere für Motorfahrzeuge, fest, die nach den örtlichen Verhältnissen, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks für Bewohner, Beschäftigte und Besucher erforderlich sind.	§ 242. ¹ Die Bau- und Zonenordnung legt die Zahl der Abstellplätze für Verkehrsmittel fest, die nach den örtlichen Verhältnissen, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks für Bewohner, Beschäftigte und Besucher erforderlich sind.	Mit der Streichung des Ausdrucks «insbesondere für Motorfahrzeuge» wird hervorgehoben, dass Gemeinden in ihren Bau- und Zonenordnungen nicht nur Regelungen für Motorfahrzeuge treffen sollen. Auch für Velos, Lastenvelos und ähnliche Verkehrsmittel sollen die Gemeinden die erforderliche Anzahl Abstellplätze definieren. Es sind alle Verkehrsmittel von der Bestimmung erfasst und auch andere Kleinfahrzeuge eingeschlossen. Den Gemeinden kommt bei der Festlegung der Anzahl erforderlicher Abstellplätze weiterhin weitreichende Planungsautonomie zu.
² Im Normalfall soll die Zahl der Abstellplätze so festgelegt werden, dass die Fahrzeuge der Benutzer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes aufgestellt werden können. Besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse, insbesondere des Verkehrs oder des Schutzes von Wohngebieten, Natur- und Heimatschutzobjekten, Luft und Gewässern, kann die Zahl der erforderlichen Plätze tiefer angesetzt und die Gesamtzahl begrenzt werden.	² Die Zahl der Abstellplätze soll so festgelegt werden, dass die Verkehrsmittel der Benutzer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes aufgestellt werden können. Besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse, kann die Zahl der erforderlichen Abstellplätze tiefer angesetzt und die Gesamtzahl begrenzt werden.	An dem Grundsatz, dass die Verkehrsmittel der Benutzerinnen und Benutzer einer Baute nicht auf öffentlichem Grund abgestellt werden, wird festgehalten. Der Begriff «im Normalfall» kann weggelassen werden, da dies bereits mit dem Ausdruck «soll» enthalten ist. Die beispielhafte Aufzählung der überwiegenden öffentlichen Interessen kann weggelassen werden. So wird die gesetzliche Regelung schlanker. Gemeinden müssen im Einzelfall begründen, inwiefern ein öffentliches Interesse besteht und weshalb dieses überwiegend ist. Damit sind weiterhin gebietsweise Begrenzungen von Abstellplätzen möglich. Dabei ist die Einführung von Minimal- und Maximalwerten – sogenannte Gabelwerte – ein sinnvolles Instrument, um die Anzahl von Abstellplätzen in einer Gemeinde oder einzelnen Gebieten zu definieren. «Plätze» wird durch «Abstellplätze» ersetzt um einheitliche Begriffe zu verwenden. Eine materielle Änderung ist damit nicht vorgesehen.
II. Erstellungspflicht	II. Erstellungspflicht	
§ 243. ¹ Abstellplätze sind im gebotenen Ausmass zu schaffen	§ 243. Abs. 1 unverändert.	
a. bei Neuerstellung von Bauten und Anlagen, b. bei allgemeinen baulichen Änderungen, die einen erheblichen Teil der Baute oder Anlage erfassen oder durch die eine wesentlich andere Nutzung als bisher ermöglicht wird, c. bei Nutzungsänderungen, die voraussichtlich wesentlich andere Verkehrsbedürfnisse		

Geltendes Recht	Beratungsergebnis z.Hd. des Regierungsrates (§ 65 Abs. 1 KRG) mit Änderungen des Gesetzgebungsdiensts	Erläuterungen
<p>schaffen.</p> <p>² Bei bestehenden Bauten und Anlagen kann ohne Zusammenhang mit Änderungen die Schaffung oder Aufhebung von Abstellplätzen verlangt werden, wenn der bisherige Zustand regelmässig Verkehrsstörungen oder andere Übelstände bewirkt oder wenn die Beschäftigtenparkplätze die festgesetzte Gesamtzahl erheblich überschreiten. Die Verpflichtung muss nach den Umständen technisch und wirtschaftlich zumutbar sein.</p>	<p>Variante 1</p> <p>² Auf Antrag der Bauherrschaft kann in der Baubewilligung eine tiefere Zahl an erforderlichen Abstellplätzen festgelegt werden.</p> <p>Abs. 2 wird zu Abs. 3.</p> <p>Variante 2</p> <p>² Auf Antrag der Bauherrschaft kann in der Baubewilligung eine tiefere Zahl an erforderlichen Abstellplätzen festgelegt werden, wenn sichergestellt ist, dass dadurch die Abstellplätze auf öffentlichem Grund nicht übermässig in Anspruch genommen werden.</p> <p>Abs. 2 wird zu Abs. 3.</p> <p>Variante 3</p> <p>² Auf Antrag der Bauherrschaft kann in der Baubewilligung eine tiefere Zahl an erforderlichen Abstellplätzen festgelegt werden, wenn sichergestellt ist, dass dadurch die Abstellplätze auf öffentlichem Grund nicht übermässig in Anspruch genommen werden.</p> <p>³ Bei wiederholten Abweichungen werden die Grundeigentümer verpflichtet, die erforderlichen Abstellplätzen nachzuweisen oder eine Ersatzabgabe zu entrichten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn im Grundbuch anmerken zu lassen.</p> <p>Abs. 2 wird zu Abs. 4.</p>	<p>Die örtlichen Baubehörden können gestützt auf diese neue Bestimmung der Bauherrschaft im Einzelfall erlauben, weniger als die gemäss der Bau- und Zonenordnung erforderliche Mindestanzahl Abstellplätze zu erstellen. Diese Bestimmung ist direkt anwendbar. Voraussetzung ist, dass die Bauherrschaft eine Reduktion beantragt. Ausnahmen sind bisher nach den strengeren Voraussetzungen von § 220 PBG zu beurteilen. Eine Bauherrschaft ist verpflichtet, die vorgeschriebene Anzahl Pflichtabstellplätze zu erstellen, auch wenn kein Bedarf besteht. Der Beurteilungsspielraum der örtlichen Baubehörde von der Mindestanzahl an Pflichtabstellplätzen abzuweichen soll erweitert werden.</p> <p>Die vorgesehene Variante 2 ergänzt die neue einzelfallweise Reduktion der zu erstellenden Pflichtabstellplätze um die Bedingung, dass mit der reduzierten Anzahl Abstellplätze keine Verlagerung in den öffentlichen Raum stattfinden darf. Der Vollzug und die Kontrolle obliegen der örtlichen Baubehörde.</p> <p>Mit Variante 3 wird die zweite Variante um einen Absatz 3 ergänzt, der den Gemeinden ein Instrument für den Vollzug bietet. Der neue Absatz 2 entspricht dem Absatz 2 der Variante 2.</p> <p>Werden nach einer Reduktion wiederholt Abstellplätze im öffentlichen Raum beansprucht, müssen Grundeigentümer die nach der Bau- und Zonenordnung erforderlichen Pflichtabstellplätze nachweisen bzw. eine Ersatzabgabe leisten. Diese Situation kann beispielsweise eintreten, wenn die Lebensumstände der Bewohnenden ändern oder ein Eigentümer-/Mieterwechsel stattfindet. Aus Abs. 3 geht hervor, dass eine Parkplatzerersatzabgabe nach § 246 PBG nur in Variante 3 erhoben werden kann. Damit diese Vorgabe auch gegenüber Rechtsnachfolgern durchsetzbar bleibt, ist sie im Grundbuch eintragen zu lassen. Dies ermöglicht der Baubehörde eine entsprechende Verpflichtung in der Praxis durchzusetzen.</p>
<p>III. Lage und Gestaltung</p> <p>§ 244. ¹ Die Abstellplätze müssen auf dem Baugrundstück oder in nützlicher Entfernung davon liegen.</p>	<p>III. Lage, Gestaltung und Ausstattung</p> <p>Variante 1</p> <p>§ 244. ¹ Die Abstellplätze müssen gut zugänglich sein und in nützlicher Entfernung zum Baugrundstück liegen.</p>	<p>Insbesondere Fahrradabstellplätze sollen gut zugänglich sein, damit ein Anreiz besteht, Fahrräder zu benutzen. Fahrradabstellplätze dürfen beispielsweise nicht im Keller untergebracht und über eine Treppe erschlossen werden.</p>

Geltendes Recht
**Beratungsergebnis z.Hd. des Regierungsrates
(§ 65 Abs. 1 KRG) mit Änderungen des
Gesetzgebungsdiensts Erläuterungen**

Neu müssen Abstellplätze nicht mehr primär auf dem Baugrundstück erstellt werden. Die nützliche Entfernung ist abhängig vom Verkehrsmittel und dem konkreten Umfeld. Die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze können weiterhin angewendet werden. Eine nützliche Entfernung ist dann gegeben, wenn anzunehmen ist, dass die Abstellplätze von durchschnittlichen Benützern auch aufgesucht werden (VB.2007.00067; RB 2005 Nr. 69, BEZ 1988 Nr. 12). Es ist zu unterscheiden zwischen Fahrradabstellplätzen, die grundsätzlich weiterhin auf dem Baugrundstück erstellt werden sollen und Fahrzeugabstellplätzen, die in nützlicher Gehdistanz liegen können. Damit soll den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern mehr Flexibilität geboten werden. Es verbleibt weiterhin ein Ermessensspielraum der Gemeinde, welche Distanz für die jeweilige Nutzung und entsprechende Verkehrsmittel noch als nützlich gelten.

² Sie müssen auch unter Berücksichtigung eines künftigen Strassenausbaus verkehrssicher angelegt sein; in Strassenabstandsbereichen dürfen Pflichtplätze nur liegen, wenn die spätere Verlegung auf Kosten des Pflichtigen möglich ist und rechtlich gesichert wird.

Abs. 2 und 3 unverändert.

³ Eine angemessene Anzahl Abstellplätze ist an leicht zugänglicher Lage für Besucher vorzusehen. Die nicht für Besucher vorgesehenen Plätze müssen unterirdisch angelegt oder überdeckt werden, wenn dadurch die Nachbarschaft wesentlich geschont werden kann, die Verhältnisse es gestatten und die Kosten zumutbar sind.

⁴ In der Bau- und Zonenordnung kann die Ausstattung einer angemessenen Anzahl Abstellplätze mit Stromanschlüssen für elektrische Motorfahräder, Leicht-Motorfahräder und Fahrräder mit einem den örtlichen Verhältnissen angepassten Witterungs- und Diebstahlschutz vorgesehen werden.

Die Gemeinden erhalten durch diese Formulierung die gesetzliche Grundlage, die Ausstattung von Abstellplätzen für elektrische Motorfahräder mit Stromanschlüssen in der Bau- und Zonenordnung vorzuschreiben. Dadurch können die Gemeinden den heutigen Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer von elektrischen Motorfahrädern, Leicht-Motorfahrädern und Fahrrädern Rechnung tragen.

Zusätzlich können die Gemeinden neu bei Abstellplätzen für elektrische Motorfahräder, Leicht-Motorfahräder und Fahrräder die Ausstattung mit einem Witterungs- und Diebstahlschutz vorsehen. So können Anreize und eine attraktive Ausgangslage geschaffen werden, vermehrt ein Zweirad zu nutzen.

Die Gemeinden sind nicht verpflichtet entsprechende Vorgaben zu machen – sie können auch auf eine Regelung verzichten.

⁵ Parkieranlagen einer stark verkehrserzeugenden Nutzung, die neu gebaut oder wesentlich erweitert werden, sind

Parkieranlagen einer stark verkehrserzeugenden Nutzung beanspruchen regelmässig viel Fläche und sind Ausgangspunkt bzw. Ziel von erheblichen Verkehrsbewegungen. Als stark verkehrserzeugende Nutzungen (SVN) gelten Bauten und Anlagen, die ganz oder teilweise Verkaufs-, Gastronomie- oder Freizeitnutzungen dienen, und

– für diese Nutzungen pro Hektare massgeblicher Grundfläche gemäss § 259 PBG mindestens 120 Abstellplätze für

- Personenwagen aufweisen,
 - für diese Nutzungen über zehn Fahrten pro 100 m² massgebliche Bruttogeschossfläche pro Tag erzeugen oder
 - der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen.
- Nicht als SVN gelten Bauten und Anlagen mit höchstens 50 Abstellplätzen für Personenwagen für Verkaufs-, Gastronomie- und Freizeitnutzungen.
- Mit der neuen Bestimmung sollen die negativen Auswirkungen dieser Anlagen begrenzt werden. Wird eine entsprechende Parkierungsanlage neu gebaut oder wesentlich erweitert, muss die Anlage nachstehende drei Voraussetzungen kumulativ erfüllen.
- a. durch die Betreiber zu bewirtschaften, Sie muss durch die Betreiber bewirtschaftet werden. Betreiber sind verpflichtet, Parkgebühren zu erheben.
 - b. mehrgeschossig auszuführen, Die Parkierungsanlage ist mehrgeschossig auszuführen um den Bodenverbrauch zu reduzieren.
 - c. mit einer angemessenen Anzahl von Stromanschlüssen auszustatten. Zur Förderung der elektrischen Mobilität sind eine angemessene Anzahl Stromanschlüsse mit entsprechender Leistung zu erstellen.

Variante 2

- § 244. ¹ Die Abstellplätze für Motorfahrzeuge müssen auf dem Baugrundstück, in nützlicher Entfernung davon oder in Gemeinschaftsanlagen liegen.
- ² Die Abstellplätze für Fahrräder und Motorfahräder müssen gut zugänglich sein und teilweise in Eingangsnähe liegen.
- Abs. 2 und 3 werden zu Abs. 3 und 4.
- ⁵ Eine angemessene Anzahl Abstellplätze ist mit Stromanschlüssen auszustatten. Abstellplätze für Fahrräder und Motorfahräder sind mit einem den örtlichen Verhältnissen angepassten Witterungs- und Diebstahlschutz auszustatten.
- ⁶ Parkierungsanlagen für Motorfahrzeuge einer stark verkehrserzeugenden Nutzung, die neu gebaut oder wesentlich geändert werden, sind
- a. durch die Betreiber kostenpflichtig zu bewirtschaften,

In der Variante 2 sind die Abstellplätze für Motorfahrzeuge weiterhin in erster Priorität auf dem Baugrundstück anzuordnen. Es besteht auch die Möglichkeit, die Abstellplätze in nützlicher Entfernung zum Baugrundstück zu erstellen. Abs. 1 der Variante 2 entspricht damit der bisherigen Bestimmung, diese wird neu um die Gemeinschaftsanlagen ergänzt.

Nach Abs. 2 müssen Abstellplätze für Fahrräder und Motorfahräder gut zugänglich und in Eingangsnähe sein. Diese Vorgabe ist auf Zweiräder beschränkt. Mit dieser Bestimmung sollen attraktive Abstellplätze für Fahrräder und Motorfahräder erstellt werden. Sind Abstellplätze für Zweiräder gut zugänglich und in Eingangsnähe angeordnet, steigt die Anzahl der Benutzerinnen und Benutzer.

Mit dieser Variante der Bestimmung werden Bauherrschaften verpflichtet, eine angemessene Anzahl Abstellplätze mit Stromanschlüssen auszurüsten. Dies gilt für alle Arten von Abstellplätzen. Abstellplätze für Zweiräder sind zusätzlich mit einem Witterungs- und Diebstahlschutz auszustatten. Diese Bestimmung ist im Baubewilligungsverfahren direkt anwendbar und bedarf keiner Umsetzung in der Bau- und Zonenordnung.

In dieser Variante ist der Geltungsbereich auf die Abstellplätze für Motorfahrzeuge in stark verkehrserzeugenden Nutzungen beschränkt. Die Bestimmung gelangt bereits bei einer wesentlichen Änderung der Anlage zur Anwendung. Das Regelungsziel deckt sich mit jenem in Variante 1.

Mit einer kostenpflichtigen Bewirtschaftung sind Anlagenbetreiber verpflichtet, Gebühren zu erheben. Dadurch wird eine Lenkungswirkung erzielt.

Geltendes Recht	Beratungsergebnis z.Hd. des Regierungsrates (§ 65 Abs. 1 KRG) mit Änderungen des Gesetzgebungsdiensts	Erläuterungen
	b. in mehrgeschossigen Gebäuden unterzubringen, c. mit einer angemessenen Anzahl von Stromanschlüssen auszustatten.	Durch eine mehrgeschossige Erstellung wird der Bodenverbrauch reduziert. Gleich wie in Variante 1.
2. Pflichten der Gemeinden	2. Pflichten der Gemeinden	
	Variante 1	
§ 247. ¹ Die Gemeinden haben die Abgaben in einen Fonds zu legen, der nur zur Schaffung von Parkraum in nützlicher Entfernung von den belasteten Grundstücken oder zu einem diesen Grundstücken dienenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs verwendet werden darf.	§ 247. ¹ Die Gemeinden legen die Abgaben in einen Fonds, der nur zur Schaffung von Parkraum in nützlicher Entfernung von den belasteten Grundstücken, zu einem diesen Grundstücken dienenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder zur Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs in der Gemeinde verwendet werden darf.	Die bestehende Zweckbindung der Parkplatzersatzabgaben ist sehr eng gefasst. Die vorhandenen Fondsmittel können deshalb oft nicht eingesetzt werden. Mit der Variante 1 sollen Fondsmittel zusätzlich zur Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs in der jeweiligen Gemeinde verwendet werden dürfen. Dadurch soll das Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs besser ausgeschöpft und Fondsmittel auch in die Verbesserung der Erschliessungsqualität für den Fussgänger- und Veloverkehr investiert werden können. Vorhandene Gelder können dadurch sinnvoll eingesetzt werden. Die Bestimmung kann zugleich sprachlich vereinfacht werden.
² Die Fondsmittel sind jeweils einzusetzen, sobald die Umstände es erlauben.	Abs. 2–4 unverändert.	
³ Gemeinden, die einen Fonds bilden, sind verpflichtet, eine Parkraumplanung durchzuführen und laufend den Verhältnissen anzupassen.		
⁴ Andere Gemeinwesen und öffentliche Verkehrsaufgaben erfüllende Unternehmungen können von der Gemeinde Beiträge aus deren Fonds verlangen, wenn sie Parkraum schaffen, der sonst von der Gemeinde bereitgestellt werden müsste.		
	Variante 2	
	§ 247. ¹ Die Gemeinden legen die Abgaben in einen Fonds und veröffentlichen dessen Verwendungszweck.	Diese Variante hat zum Ziel, die Zweckbindung weiter als in Variante 1 zu fassen. Die Gemeinden sollen die Gelder freier als bis anhin einsetzen und die Zweckbindung der Mittel selber bestimmen können. Sie müssen im Bereich der Raum- und Verkehrsplanung verwendet werden. Innerhalb dieser Leitlinien können die Gemeinden über die Zweckbindung bestimmen, müssen aber den Verwendungszweck öffentlich deklarieren.
	Abs. 2 unverändert.	
	³ Gemeinden, die einen Fonds bilden, führen eine Parkraumplanung durch und passen diese sowie die übrige Verkehrsplanung laufend den	Da der Verwendungszweck der Fondsmittel im Bereich der Raum- und Verkehrsplanung liegen muss (Abs. 1), wird die Verpflichtung der Gemeinde, «die übrige Verkehrsplanung» nachzu-

Geltendes Recht

**Beratungsergebnis z.Hd. des Regierungs- Erläuterungen
rates
(§ 65 Abs. 1 KRG) mit Änderungen des
Gesetzgebungsdiensts**

Verhältnissen an.

führen, explizit aufgeführt.

Abs. 4 unverändert.