Kanton Zürich
Baudirektion

Zusammenstellung des Vernehmlassungsergebnisses

(öffentliche Fassung ohne Stellungnahmen von kantonalen Verwaltungseinheiten und Privatpersonen)

24.01.2023
Referenz: ESTI-BVAAE9 / BBYI-BQ9DB9 / ARE 23-0036 / ARE 22-0627/ ARE 21-1335

Planungs- und Baugesetz (PBG) – Parkierung

A. Gegenstand der Vernehmlassung

Der Kantonsrat hat die parlamentarischen Initiativen betreffend ausreichend Veloabstellplätze auf Liegenschaften (PI Meier) und betreffend Erweiterung Zweckbindung Parkplatz-Ersatzabgabe (PI Schweizer) an die Kommission für Planung und Bau (KPB) zur Beratung überwiesen. Die KPB hat die Vorstösse behandelt und an den Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen. Der Regierungsrat wurde beauftragt, eine Vernehmlassung nach § 65 Abs. 3 des Kantonsratsgesetzes (KRG) durchzuführen.

Beide Vorlagen sehen eine Teilrevision des Planungs- und Baugesetzes (PBG) im Bereich der Parkierung vor. Gemeinden sollen die Möglichkeit erhalten, Vorgaben zur Parkierung flexibler zu gestalten und Mittel aus den Parkplatzersatzabgabefonds flexibler einzusetzen.

Die Mitwirkung stand allen offen. Folgende Adressatinnen und Adressaten wurden angeschrieben und zur Mitwirkung eingeladen.

Gemeinwesen und ihre Organisationen; Gerichte und Verwaltung

- Politische Gemeinden des Kantons Zürich
- Gemeindepräsidentenverband Kanton Zürich (GPV)
- Verein Zürcher Gemeindeschreiber und Verwaltungsfachleute (VZGV)
- Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU)
- Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU)
- Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU)
- Region Zürcher Oberland (RZO)
- Zürcher Planungsgruppe Furttal (ZPF)
- Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG)
- Zürcher Planungsgruppe Knonaueramt (ZPK)
- Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL)
- Zweckverband Zürcher Planungsgruppe Pfannenstiel (ZPP)
- Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW)
- Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ)
- GVZ – Gebäudeversicherung Kanton Zürich, Feuerwehr
- Verwaltungsgericht
- Baurekursgericht
- Direktionen des Regierungsrates und Staatskanzlei
- Ämter der Baudirektion

Parteien

- Alternative Liste (AL)
- Christlich-soziale Partei (CSP)
- Die Mitte Kanton Zürich

– Eidgenössisch-Demokratische Union (EDU)
– Evangelische Volkspartei (EVP)
– Freisinnig-Demokratische Partei (FDP)
– Grüne Partei (Grüne)
– Grünliberale (GLP)
– Schweizerische Volkspartei (SVP)
– Sozialdemokratische Partei (SP)

Verbände und weitere Interessierte

– BiB Bauen im Bestand
– BKZ Bauberatung Behindertenkonferenz Kanton Zürich
– BSA-FAS Bund Schweizer Architekten, Ortsgruppe Zürich
– BSLA Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen, Regionalgruppe Zürich
– Casafair Zürich
– Espace Mobilité
– Espace suisse
– ETH, Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung
– FSU Fachverband Schweizer RaumplanerInnen, Sektion Zürich und Schaffhausen
– fsai Verband freierwerbender Schweizer Architekten, Sektion Zürich / Ostschweiz
– Gewerbeverband der Stadt Zürich
– Gewerkschaftsbund des Kantons Zürich
– HEV Hauseigentümerverband Kanton Zürich
– Infra Suisse
– Mieterinnen- und Mieterverband Zürich
– OST – Ostschweizer Fachhochschule, Institut für Raumentwicklung IRAP
– Pro Zürcher Berggebiet
– Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen
– SBV Schweizerischer Baumeisterverband, Sektion Zürich
– SIA Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein, Sektion Winterthur
– SIA Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein, Sektion Zürich
– Stiftung Landschaftsschutz Schweiz
– Swiss Engineering STV, Fachgruppe Architektur- und Bauingenieurwesen FAB / ZH
– Touring Club Schweiz, Sektion Zürich
– usic Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen, Regionalgruppe Zürich
– VCS Zürich
– VSS
– VZI Vereinigung Zürcher Immobilienunternehmen
– Wohnbaugenossenschaften Schweiz, Regionalverband Zürich
– ZAV Zürcher Anwaltsverband, Fachgruppe Baurecht
– ZHK Zürcher Handelskammer
– Zürcher Bauernverband
– Zürcher Heimatschutz

Zur Vorlage Stellung genommen haben 44 politische Gemeinden, der GPV, der VZGV, 9 Regionalplanungsgruppen sowie der Planungsdachverband Region Zürich und

Umgebung (RZU), 7 politische Parteien und 13 private Organisationen sowie Privatpersonen. Insgesamt gingen über 700 einzelne Rückmeldungen und Anträge ein.

Im verwaltungsinternen Mitberichtsverfahren sind 4 Stellungnahmen eingereicht worden. Die Mitberichte der Direktionen und der Staatskanzlei sowie der Ämter der Baudirektion werden nicht veröffentlicht.

Einige Gemeinden haben sich mit Verzicht auf eine eigene Stellungnahme den Stellungnahmen anderer Institutionen angeschlossen.

Einige Adressatinnen und Adressaten haben ausdrücklich auf eine Stellungnahme verzichtet.

B. Übersicht der Rückmeldungen

1. Zusammenfassung

Die Rückmeldungen fallen differenziert und teilweise sehr dispers aus. In der Tendenz wird von den Teilnehmenden begrüsst, dass die Thematik der Parkierung gesetzgeberisch angegangen wird und stärker in den Fokus rückt.

Etwa zwei Drittel der Teilnehmenden begrüssen die Gesetzesrevision zur Parkierungsregelung grundsätzlich. Rund ein Drittel steht den Vorlagen tendenziell ablehnend gegenüber.

Gemeinden und ihre Verbände sowie die Regionen begrüssen die Anpassung mehrheitlich. Private Verbände, die sich geäussert haben, lehnen die Änderungen teilweise vehement ab. Bei den politischen Parteien zeigt sich insgesamt ein ausgeglichenes Bild.

Wiederholt wird die Befürchtung geäussert, dass die vorgeschlagenen Bestimmungen teilweise zu weit gingen und im Vollzug zu Problemen führen könnten.

Mehrfach wird beantragt, dass die «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen» von 1997 zu überarbeiten sei.

2. Redaktionelle Änderungen (§ 242 Abs. 1 E-PBG)

Die vorgesehene Regelung wird von einer Mehrheit der Teilnehmenden begrüsst. Über zwei Drittel der Stellungnahmen fallen zustimmend aus. Die anderen Teilnehmende lehnen die Bestimmung grundlegend ab. Gemeinden und ihre Verbände begrüssen die Anpassung vorwiegend. Ein gleichwertiges Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsmittel wird dabei positiv hervorgehoben.

Von den ablehnenden Stimmen wird vorab angeführt, es handle sich um eine kosmetische Anpassung ohne materielle Bedeutung. Bereits heute könnten die Gemeinden Vorgaben zu anderen Verkehrsmittel machen. Die Gemeindeautonomie werde zu stark eingeschränkt. Eine Teilnehmerin merkt an, im Gesetz müssten nicht alle Fahrzeuge erfasst werden, der private Bereich werde zu stark tangiert.

Die Teilnehmenden, die eine Anpassung grundsätzlich begrüssen, haben mehrfach Ergänzungen bei der Aufzählung der Nutzerkategorien beantragt. Am häufigsten wurde der Antrag gestellt, die Aufzählung «Bewohner, Beschäftigte und Besucher» um den Begriff der «Kunden» zu ergänzen oder an die Formulierung in § 242 Abs. 2 PBG «Benützer einer Baute und Anlage» anzupassen, da sonst eine wesentliche Nutzergruppe der Abstellplätze fehle. Ein Teilnehmer beantragt die Ergänzung um Abstellplätze für Anlieferung und Gewerbe. Ein weiterer regt an, dass die Bestimmung um die Kategorie der «fahrzeugähnlichen Geräte» ergänzt werden soll. Deren Zahl nehme zu, diese seien aber in der vorgeschlagenen Version nicht erfasst.

3. Anpassung der Begriffe und öffentliche Interessen (§ 242 Abs. 2 E-PBG)

Die Gemeinden und Regionen begrüssen die Änderung überwiegend. Politische Parteien lehnen die Änderung mehrheitlich ab. Etwas mehr als die Hälfte der Teilnehmenden begrüssen den Vorschlag, vereinzelt werden die Anpassung tendenziell positiv beurteilt jedoch Änderungsanträge gestellt und etwas mehr als ein Drittel sprechen sich grundsätzlich gegen die Anpassung aus.

Die Befürworterinnen und Befürworter der neuen Regel begrüssen, dass am Grundsatz festgehalten werden soll, wonach die Parkierung abseits des öffentlichen Grundes erfolgen soll und dass eine Verschlankung angestrebt wird.

Die ablehnenden Voten befürchten vorwiegend, dass ohne die Aufzählung der Begriff des öffentlichen Interesses viel breiter interpretiert werden könne, was zu noch mehr Abbau von Abstellplätzen führen könne. Weiter wird angebracht, durch den Wegfall könnten beliebige, völlig sachfremde öffentliche Interessen als Grund für eine Begrenzung herangezogen werden. Der bestehende Wortlaut enthalte eine klare Aufzählung von öffentlichen Interessen, die eine Reduktion erlauben würden.

Eine Teilnehmerin beantragt, die Aufzählung der wesentlichen öffentlichen Interessen beizubehalten diese jedoch aussagekräftig zu erläutern. Bei einer Anpassung im Sinne der Vorlage wären die Erläuterungen aussagekräftig zu formulieren.

Eine Teilnehmerin beantragt, dass die Baudirektion eine Wegleitung zur Formulierung der Parkplatzregelung und insbesondere zu den Ausnahmebewilligungen in § 242 Abs. 2 erarbeitet.

Weiter wird eine Klärung beantragt, wie die Zahl der Pflichtparkplätze ermittelt werden soll, in der aktuellen Formulierung seien im Gesetz keine Hinweise vorhanden.

Eine Teilnehmerin stellt den Antrag, den Artikel dahingehend zu ergänzen, dass die Anforderungen an die Anzahl, Entfernungen und die Nutzergruppen von rollstuhlgerechten Parkplätzen gemäss § 239 PBG, sowie Norm SIA 500, einzuhalten seien.

Eine Befürworterin der neuen Bestimmung beantragt, den Begriff «überwiegendes öffentliches Interesse» durch «wesentliches öffentliches privates Interesse» zu ergänzen.

Ausserdem wird beantragt, das Wort «können» im ersten Satz zu streichen. Dadurch entstünde eine klarere Formulierung mit weniger Interpretationsspielraum.

4. Befreiung von der Erstellungspflicht im Baubewilligungsverfahren (§ 243 Abs. 2 und 3 E-PBG)

Die Möglichkeit zur Befreiung von der Erstellungspflicht im Baubewilligungsverfahren wird überwiegend kritisch beurteilt. Die Varianten 1 und 2 werden von den Vernehmlassungsteilnehmenden deutlich abgelehnt. Variante 3 wird tendenziell favorisiert. Wobei auch bei dieser Variante sehr kritische Voten dabei sind.

Teilweise wird die generelle Stossrichtung begrüsst, dass die Gemeinden mehr Flexibilität erhalten sollen und Pflichtabstellplätze reduziert werden können.

Die Ablehnung gegen die beabsichtigte Regelung in § 243 E-PBG wird vorab damit begründet, dass der Abstellplatzbedarf in der Bau- und Zonenordnung festgelegt werde und dort auch Ausnahmen bzw. Reduktionen zu regeln seien. Welche Voraussetzungen für eine Reduktion gelten würden sei offen, dies führe zu Rechtsunsicherheit. Mit der Regelung würden sämtliche Gesetzesartikel in dieser Sache obsolet. Aus einer Verpflichtung zu Gunsten der Allgemeinheit würde eine Freiwilligkeit. Freiwilliges Handeln müsse nicht gesetzlich normiert werden.

Ausnahmen könnten auch künftig über Ausnahmebewilligungen nach § 220 PBG gewährt werden. Ferner stehe der kurzfristige Bedarf an Parkierung mit dem langen Zeithorizont von Bauten in Widerspruch. Bedürfnisse von Bewohnenden können sich schnell ändern, beispielsweise bei Eigentümer- oder Mieterwechsel. Im öffentlichen Raum würden Parkplätze abgebaut unter Hinweis auf die Parkierung auf Privatgrund. So entstünde ein Mangel an Parkplätzen.

Die bestehende Regelung habe sich über Jahre bewährt und sei deshalb beizubehalten. Es sei sachgerecht, Abstellplätze im gebotenen Ausmass zu schaffen und Ausnahmen nur unter strengen Voraussetzungen zu gewähren. So werde die dauerhafte Erreichbarkeit von Bauten mit Motorfahrzeugen sichergestellt, ohne Abstellplätze auf öffentlichem Grund zu beanspruchen.

Anträge zu Variante 1

Bei Variante 1 äussern sich nur gerade knapp ein Viertel aller Teilnehmenden positiv, drei viertel lehnen die Bestimmung ab.

Wiederholt und mit Nachdruck wird die Befürchtung geäussert, dass die Reduktion der Pflichtabstellplätze zu einer vermehrten Beanspruchung des öffentlichen Raums durch parkierende Autos führt. Eine grosse Mehrheit verlangt daher, dass, wenn überhaupt die Möglichkeit zur Befreiung von der Erstellungspflicht im Baubewilligungsverfahren eingeführt werden soll, Sicherungsmassnahmen wie in Variante 3 aufgenommen werden müssen.

Eine Öffnung der Parkplatzzahlen durch eine Übersteuerung der Bau- und Zonenordnungen wird als wenig praktikabel erachtet. Bauherren werde ermöglicht, mit Behörden zu verhandeln, was zwingend zu verhindern sei. Gemeinden müssten mehr Flexibilität bei der Festlegung der Pflichtparkplatzzahlen in der Bau- und Zonenordnung erhalten.

Bei Variante 1 ohne Gegenmassnahmen würde der Vollzug erheblich erschwert. Für kleine Gemeinde sei es schwierig, Anträge auf eine Reduktion zu prüfen und zu verifizieren. Dies

führe zu grossen Unsicherheiten und die Kriterien müssten durch die Gerichte geklärt werden, was wiederum Zeit benötige.

Eine Teilnehmerin führt an, die Bestimmung sei zu unpräzise formuliert und beantragt diese so zu ergänzen, dass die Kriterien für eine Reduktion in der Bau- und Zonenordnung festgelegt werden.

Vernehmlassungsteilnehmende, welche die beabsichtigte Regelung in Variante 1 befürworten, begrüssen die schlanke und flexible Regelung. Es genüge, wenn der Grundsatz geregelt werde. Gemeinden hätten so den nötigen Spielraum, lokale Gegebenheiten zu berücksichtigen.

Eine Befürworterin von Variante 1 beurteilt diese als pragmatisch. Die anderen Varianten würden eine Scheinsicherheit suggerieren und für die örtlichen Baubehörden unverhältnismässigen Vollzugs- und Kontrollaufwand generieren. Eine weitere Teilnehmerin sieht als effektives Instrument zur Verhinderung übermässiger Belastung des öffentlichen Grundes eine zurückhaltende Praxis bei der Bewilligung von Bauten mit wenig Abstellplätzen.

Anträge zu Variante 2

Bei Variante 2 zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei Variante 1. Rund ein Viertel der Stellungnahmen fällt positiv aus, knapp drei Viertel lehnen die Variante ab.

Die ablehnenden Äusserungen führen mehrheitlich die gleichen Gründe an aus denen Variante 1 abgelehnt wird. Vielfach wird auf die dortige Begründung referenziert. Die Regelung führe zu Rechtsunsicherheit, da die Voraussetzungen für eine Abweichung völlig unklar seien. Die Ergänzung in dieser Variante sei zudem überflüssig, da der Grundsatz, dass Fahrzeuge ausserhalb des öffentlichen Grundes abzustellen sind, nach § 242 Abs. 2 PBG ohnehin gelte.

Es wird weiter angeführt, die Bestimmung führe zu sinnlosen Rechtsstreitigkeiten, der ursächliche Zusammenhang zwischen der Belastung des öffentlichen Grunds und der einzelnen Baubewilligung schwer zu kontrollieren und zu quantifizieren.

Von den Befürworterinnen und Befürwortern wird angemerkt, dass die Variante 2 gewährleiste, dass ein Anreiz für eine Reduktion bestünde. Die Baubehörde könne im Einzelfall mittels Mobilitätskonzepten sicherstellen, dass Fahrzeuge nicht auf Abstellplätze auf öffentlichem Grund abgestellt würden.

Eine Teilnehmerin beantragt, dass der Begriff «übermässig» gestrichen wird. Es müsse sichergestellt werden, dass der öffentliche Grund grundsätzlich nicht in Anspruch genommen werde.

Anträge zu Variante 3

Zu Variante 3 äussert sich gut die Hälfte zustimmend oder eher zustimmend. Knapp die Hälfte lehnt die Änderung ab.

Die zustimmenden Voten begrüssen teilweise die Möglichkeit, Bauherrschaften im Einzelfall von der Pflicht zu befreien Abstellplätze zu erstellen. Diese Reduktion dürfe

jedoch nicht zu einer vermehrten Beanspruchung des öffentlichen Raums durch parkierende Autos führen. Deshalb wird eine gesetzliche Grundlage für sichernde Massnahmen als zwingend erachtet. Viele befürwortende Stimmen aus den Gemeinden äussern sich dahingehend, dass wenn überhaupt eine entsprechende Änderung weiterverfolgt werde, zwingend Variante 3 zu wählen sei.

Eine Teilnehmerin äussert die grundlegenden Bedenken, dass die Regelung zu Rechtsunsicherheit führe, da die Voraussetzungen für Abweichungen völlig unklar seien. Die Ergänzung sei überflüssig, da der Grundsatz, dass Fahrzeuge ausserhalb des öffentlichen Grundes abzustellen sind, nach § 242 Abs. 2 PBG ohnehin gelte. Die Bewilligung eines reduzierten Pflichtbedarfs dürfe nicht von subjektiven Umständen der derzeitigen Benützer abhängen. Es sei im Vollzug durch die Gemeinden nicht praktikabel, dass zusätzliche Abstellplätze nachgewiesen oder Ersatzabgaben nachgefordert werden müssen, weil geänderte Lebensumstände oder Eigentümer-/Mieterwechsel zu geänderten Bedürfnissen und einer übermässigen Beanspruchung des öffentlichen Grundes führen. Auch der übrigen Anwohnerschaft sei es nicht zuzumuten, mit Blick auf die zu gewärtigenden Verfahren jahrelang mit einem rechtswidrigen Zustand leben zu müssen.

Weiter wird bemängelt, dass die Regelung viel zu kompliziert sei. Gesetze müssten einfach und klar formuliert sein, dies sei vorliegend nicht gegeben. Zudem würden Grundeigentümer für Vorgänge in die Pflicht genommen, die sie nicht kontrollieren könnten, wenn Pflichtabstellplätze reduziert würden und bei wiederholter Parkierung auf öffentlichem Grund die erforderlichen Pflichtabstellplätze nachgewiesen werden müssten.

Mehrfach wird bemängelt, dass die Regelung nicht praktizierbar sei und mehr Fragen aufwerfe als Probleme löse. Wiederholte Abweichungen seien nicht definiert, es sei unklar, wie diese festgestellt werden sollen. Eine Nachforderung von Ersatzabgaben mache keinen Sinn, da das Problem der übermässigen Parkierung auf öffentlichem Grund dadurch nicht gelöst werde.

Eine Teilnehmerin befürchtet, dass ein Problem auf die nächste Generation abgeschoben werde. Bei veränderten Lebensumständen sei eine nachträgliche Schaffung von Abstellplätzen in den seltensten Fällen noch möglich.

Eine Teilnehmerin beantragt, dass Kriterien in die Bestimmung aufgenommen werden, wonach ein Antrag unter den Bedingungen gestellt werden könne, dass das betreffende Grundstück sich in der ÖV-Güteklasse A oder B befinde und die Bauherrschaft gemäss den kommunalen Vorgaben mindestens eine Anzahl von 20 Pflichtparkplätzen erstellen müsse. Zur Sicherstellung, dass nicht Abstellplätze auf öffentlichem Grund übermässig in Anspruch genommen werden, müsse die Bauherrschaft ein Mobilitätskonzept erstellen.

Ein Antrag auf Anpassung von Variante 3 lautet, dass Abs. 3 mit Regelungen zum planerischen Nachweis der nicht realisierten Fahrzeugabstellplätze sowie zur Verpflichtung der Bauherrschaften, ein regelmässiges Controlling durchzuführen, zu ergänzen sei. Andernfalls könnten nicht realisierte Abstellplätze bei späteren Missständen gar nicht mehr realisiert werden.

Eine Teilnehmerin beantragt eine Ergänzung des Gesetzestexts, dass nahe am Gebäude liegende rollstuhlgerechte Parkplätze für Bewohner, Beschäftigte und Besucher gemäss § 239 a, b und d PBG, sowie Norm SIA 500, aktuelle Ausgabe mit aktuellen Korrigenda, zu erstellen sind.

Eine Teilnehmerin beantragt auch in dieser Variante, dass der Begriff «übermässig» gestrichen wird. Es müsse sichergestellt werden, dass der öffentliche Grund grundsätzlich nicht in Anspruch genommen werde.

5. Lage, Gestaltung und Ausstattung (§ 244 E-PBG)

Die vorgeschlagenen Bestimmungen in Variante 1 werden von einem überwiegenden Teil der Vernehmlassungsteilnehmenden deutlich abgelehnt. Eine klare Mehrheit spricht sich für die Variante 2 aus. Allerdings bestehen auch da zu einzelnen Bestimmungen deutliche Vorbehalte.

Nachfolgend werden die beiden Varianten nach den einzelnen Themenbereichen verglichen und einander gegenübergestellt.

Lage und Gestaltung der Abstellplätze

Anträge zu § 244 Abs. 1 E-PBG – Variante 1

Rund vier Fünftel der Teilnehmenden lehnen eine Änderung von § 244 Abs. 1 E-PBG im Sinne der vorgeschlagenen Variante 1 ab. Nur knapp ein Fünftel begrüsst die Variante 1.

Befürworterinnen der Variante 1 begrüssen den grösseren Handlungsspielraum der Kommunen bezüglich der Anordnung der Abstellplätze für Fahrräder. Vorab in dicht besiedeltem Raum sei eine Anordnung von ausreichend Fahrradabstellplätzen auf dem Baugrundstück bzw. in Eingangsnähe schwierig umzusetzen. Weiter könnten zentrale Abstellanlagen für Privatautos besser gefördert werden. Der Weg zum Auto werde vergleichbar mit dem Weg zu Bus oder Tram.

Ablehnende Haltungen sind vorab mit der fehlenden Unterscheidung zwischen Abstellplätzen für Motorfahrzeugen und Abstellplätzen für Fahrräder und Motorfahrrädern begründet. Vielfach wird Variante 1 auch deshalb abgelehnt, weil sich gegenüber der bestehenden Fassung nichts ändere, da Abstellplätze bereits heute in nützlicher Entfernung erstellt werden müssten. Die Formulierung sei zu detailliert und unnötig.

Teilweise wird die Ablehnung damit begründet, dass es nicht sinnvoll sei, die erforderlichen Fahrzeugabstellplätze extern zu erstellen. Dies führe zu absehbaren Problemen.

Eine Teilnehmerin, die Variante 1 ablehnt, weist darauf hin, dass im Normalfall Parkplätze auf dem Baugrundstück selbst erstellt würden. Dieser Normalfall werde in der neuen Formulierung nicht abgebildet. Gemäss Rechtsprechung müssten bisher Abstellplätze nicht primär auf dem Baugrundstück erstellt werden, wie dies in den Erläuterungen ausgeführt werde. Es gelte lediglich das Primat der Realerfüllung (d.h. auf dem Baugrundstück oder in nützlicher Entfernung davon; beide Lösungen sind gleichwertig). Die neue Formulierung habe somit entgegen den Erläuterungen nicht zur Folge, dass Abstellplätze «nicht mehr primär auf dem Baugrundstück erstellt werden» müssten. Es ändere sich nichts. Da der Regelungsbedarf betreffend die Zugänglichkeit nur die Fahrradabstellplätze betreffe, soll dies explizit so zum Ausdruck kommen, wie in Variante 2 vorgesehen.

Anträge zu § 244 Abs. 1 E-PBG – Variante 2

Vier Fünftel der Stellungnahmen zu § 244 Abs. 1 E-PBG gemäss Variante 2 fallen positiv aus. Nur wenige Teilnehmende lehnen diese Variante ab.

Die Mehrheit der Befürworterinnen und Befürwortern begründen ihre Zustimmung mit der Unterscheidung zwischen Abstellplätzen für Motorfahrzeuge und Abstellplätzen für

Fahrräder und Motorfahrrädern. Die einfache Zugänglichkeit zu den Abstellplätzen für Fahrräder und Motorfahrräder fördere das Umsteigen vom Auto auf das Velo. Abstellplätze für Fahrräder und Motorfahrräder müssten gut zugänglich und in Eingangsnähe angeordnet werden.

Als Begründung für die Ablehnung führen mehrere Teilnehmende an, Gemeinschaftsanlagen müssten nicht speziell erwähnt werden, der heutige Wortlaut schliesse diese mit ein. § 244 Abs. 1 PBG regle die Lage jeglicher Abstellplätze, auch von solchen in Gemeinschaftsanlagen.

Eine weitere kritische Stimme merkt an, es sei nur in seltenen Fällen sinnvoll, die erforderlichen Abstellplätze auf einem entfernten Baugrundstück zu erstellen, da dies über die Jahre in vielen Fällen Probleme mit sich bringen werde. Unterschiedliche Parzellen würden so in komplexer Weise voneinander abhängig gemacht. Die heutige Regelung ermögliche bereits Abstellplätze in «nützlicher Entfernung», aber eben nur als eine mögliche Variante.

Weiter wird angeführt, der Fokus solle weiterhin darauf liegen, die erforderlichen Abstellplätze für Motorfahrzeuge auf dem Baugrundstück zu erstellen. Die Bestimmung, zur Anordnung der Abstellplätze für Fahrräder und Motorfahrräder sei viel zu detailliert und unnötig.

Eine Teilnehmerin begrüsst die Änderung in Abs. 1, beantragt jedoch die Änderung in Abs. 2 wegzulassen, da die Klärung der Lage nicht nötig sei.

Anträge zu § 244 Abs. 2 E-PBG – Variante 2

§ 244 Abs. 2 E-PBG nach Variante 2 wird in rund vier Fünfteln der Stellungnahmen begrüsst oder mehrheitlich begrüsst und Präzisierungen beantragt.

Die zustimmenden Voten begrüssen die nach Verkehrsmittel differenzierte Regelung.

Eine Teilnehmerin begründet die Zustimmung damit, dass sie die Regel bereits in ihrer Bau- und Zonenordnung umgesetzt habe und sie sich bewährt habe. Die Regelung dürfe aber nur restriktiv angewendet werden, insbesondere in Kernzonen wo kaum Tiefgaragen möglich seien.

Beantragt wird, Einfamilienhaus-Überbauungen von der Bestimmung auszunehmen, da sie dort keinen Sinn mache. Die Problematik der schlechten Zugänglichkeit ergebe sich erst bei mehreren Wohneinheiten.

Eine Teilnehmerin beantragt, den Zusatz «und teilweise in Eingangsnähe liegen» zu streichen, da dies bereits mit guter Zugänglichkeit gewährleistet sei. Der Begriff «in Eingangsnähe» sei schwer zu fassen und lasse einen unnötig grossen Interpretationsspielraum zu.

Ein Antrag lautet, die Formulierung «in Eingangsnähe» sei zu präzisieren. Mindestens die Hälfte der Abstellplätze müsse ebenerdig erreichbar und in Eingangsnähe sein. Eine mengenmässige Verhältnisangabe wie «die Hälfte» sei einer absoluten Mengenangabe vorzuziehen.

Eine weitere Teilnehmerin beantragt, die Formulierung «gut zugänglich sein und teilweise in Eingangsnähe liegen» durch «gut zugänglich und möglichst in Eingangsnähe liegen» zu ersetzen.

Ausstattung von Abstellplätzen mit Stromanschlüssen, Witterungs-, und Diebstahlschutz

Eine deutliche Mehrheit der Äusserungen spricht sich für Variante 2 und damit die direkte Anwendbarkeit im Baubewilligungsverfahren, aus. Stromanschlüsse sollen nicht nur für Fahrradabstellplätze verbindlich sein.

Einige Teilnehmende lehnen beide Varianten der Bestimmungen grundlegend ab.

Vereinzelt werden Mischformen der Varianten beantragt, dass für alle Fahrzeugtypen Stromanschlüsse auf Abstellplätzen vorzusehen sind, dies jedoch die Gemeinden in den Bau- und Zonenordnungen vorsehen müssen.

Anträge zu § 244 Abs. 4 E-PBG – Variante 1

Zu Variante 1 äussern sich nur vereinzelt Teilnehmende positiv oder eher zustimmend. Mehr als vier Fünftel sprechen sich gegen diese Variante aus.

Die Ablehnung von Variante 1 wird überwiegend damit begründet, dass die Bestimmung nicht direkt anwendbar ist und erst einer Umsetzung in den kommunalen Bau- und Zonenordnungen bedarf. Zur Begründung der Ablehnung wird oft auf die Begründung zu Variante 2 verwiesen. Weiter wird die Ungleichbehandlung von elektrischen Motorfahrrädern und Autos abgelehnt. Die Vorgaben zur Erstellung von Stromanschlüssen soll für alle Arten von Abstellplätzen anwendbar sein.

Ein Teil der kritischen Rückmeldungen lehnt beide Varianten ab. Diese würden zu einer Überreglementierung führen und es sei unnötig, Bauherrschaften zu verpflichten, Abstellplätze mit Stromanschlüssen auszurüsten und geschützte Abstellplätze zu errichten.

Teilweise wird angemerkt, dass Bauherrschaften, um am Markt bestehen zu können, ohnehin attraktive und zukunftsgerichtete Abstellplätze zur Verfügung stellen würden. Der Markt regle die genügende Ausstattung von Abstellplätzen mit Stromanschlüssen. Die Regelung sei unnötig.

Es wird kritisch angemerkt, dass unterschiedliche kommunale Regelung nicht zweckmässig seien, da eine entsprechende Vorgabe in der Bau- und Zonenordnung von der aktuellen politischen Zusammensetzung des Gemeindevorstandes abhängig sei, was bei der Förderung von alternativen Verkehrsmitteln nicht zweckmässig sei.

Eine Teilnehmerin begrüsst Vorgaben zu einer angemessenen Anzahl Stromanschlüssen, hält jedoch Hinweise auf Witterungs- und Diebstahlschutz für Fahrrad-Stellplätze für unnötig.

Ein Antrag begrüsst eine «Kann-Vorschrift» wie in Variante 1, möchte diese jedoch generell auf Motorfahrzeuge ausweiten, wie in Variante 2. Die Vorschrift sei so auszugestalten, dass sie ohne Anpassung der BZO direkt angewendet werden könne.

Anträge zu § 244 Abs. 5 E-PBG – Variante 2

Bei Variante 2 fallen die Äusserungen überwiegend positiv aus. Rund drei Viertel befürworten eine entsprechende Gesetzesänderung. Knapp ein Viertel der Stellungnahmen lehnt die Variante ab.

Die zustimmenden Voten begrüssen vorab die vorgesehenen Lademöglichkeiten als zentrale Voraussetzung für den Umstieg auf E-Mobilität. Fahrräder und Motorfahrräder müssten witterungs- und diebstahlgeschützt abgestellt werden können, auch diese Bestimmung wird breit begrüsst. Vielfach wird dabei angemerkt, dass die Bestimmung betreffend Witterungs- und Diebstahlschutz zumindest für Mehrfamilienhäuser sinnvoll sei.

Positiv hervorgehoben wird bei Variante 2, dass der Zusatzaufwand für die nach Variante 1 erforderliche Revision der Bau- und Zonenordnung entfalle. Ohne diese Revisionen erfolge auch eine schnellere Umsetzung.

Begrüsst wird weiter, dass mit dieser Variante auch Mietenden Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt werde. Für Variante 2 spreche weiter, dass so eine einheitliche, kantonale Regelung gewährleistet sei.

Ein privater Verband, der die Revision insgesamt ablehnt, unterstützt die Schaffung von Vorkehrungen zur Installation von E-Ladestationen für E-Autos, E-Fahrräder und E-Motorräder.

Eine Teilnehmerin begrüsst die Variante 2, bedauert jedoch, dass nicht auf eine optionale kommunale Regelung in der Bau- und Zonenordnung abgestützt werde.

Beantragt wird von einer Teilnehmerin, dass der erste Satz in Variante 2 so zu formulieren sei, dass die kommunale Baubehörde verlangen könne, dass eine angemessene Anzahl Abstellplätze mit Stromanschlüssen auszustatten sei.

Als weiterer Antrag wird folgende Anpassung in Variante 2 beantragt: «Eine angemessene Anzahl Abstellplätze ist mit Stromanschlüssen auszustatten und mit einer angemessenen Ausrüstung für die Elektromobilität zu versehen.» Eine Forderung nach Witterungs- und Diebstahlschutz gehe zu weit. Falls dem nicht nachgekommen werde, sei zu erläutern, was unter einem Witterungs- und Diebstahlschutz verstanden werde. Gemeinden dürften nicht für Diebstähle oder unzureichenden Witterungsschutz haftbar gemacht werden.

Eine Teilnehmerin beantragt, genauer zu definieren, was unter einer «angemessenen Anzahl» verstanden werde. Der Gesetzestext soll präzisiert werden, dass ein Drittel der Abstellplätze mit Stromanschlüssen auszustatten sei.

Vereinzelt wird angeführt, dass Vorschriften zu Stromanschlüssen nicht notwendig seien. Wenn dennoch daran festgehalten werde, sei dies im Bewilligungsverfahren nach Variante 2 zu realisieren.

Eine Teilnehmerin äussert die Bedenken, dass mit Variante 2 die demokratischen Rechte der Gemeindeversammlungen oder -parlamente eingeschränkt würden, da keine abweichende Umsetzung in der kommunalen Bau- und Zonenordnung mehr möglich wäre. Die Variante 2 stösst auch auf Ablehnung, da mit der direkten Anwendbarkeit der Ermessensspielraum der Gemeinden zusätzlich eingeschränkt werde.

Wie bei Variante 1 lehnen einige Teilnehmende beide Varianten ab. Diese würden zu einer Überreglementierung führen und es sei unnötig, Bauherrschaften zu verpflichten,

Abstellplätze mit Stromanschlüssen auszurüsten und geschützte Abstellplätze zu errichten. Um am Markt bestehen zu können, würden Bauherrschaften ohnehin attraktive und zukunftsgerichtete Abstellplätze zur Verfügung stellen. Der Markt regle die genügende Ausstattung von Abstellplätzen mit Stromanschlüssen. Die Regelung sei unnötig.

Parkierungsanlage einer stark verkehrserzeugenden Nutzung (SVN)

Die Absicht, bei Parkierungsanlagen stark verkehrserzeugender Nutzungen gesetzgeberisch tätig zu werden, wird vorab von den Gemeinden und ihren Organisationen begrüsst. Private Verbände sprechen sich gegen die vorgesehenen Bestimmungen aus.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die sich zur Bestimmung geäussert haben, sprechen sich deutlich für Variante 2 aus.

Bei beiden Varianten wird mehrfach beantragt, dass die Definition des Begriffs «stark verkehrserzeugende Nutzung» im Gesetz oder in einer Verordnung erfolgen soll.

Eine Teilnehmerin beantragt, dass für stark verkehrsintensive Nutzungen in § 244 verlangt werden solle, dass oberirdisch nur Kurzzeitparkplätze realisiert werden dürfen.

Die ablehnenden Voten begründen ihre Haltung damit, dass beide Varianten den Betreibern von Parkierungsanlagen zusätzliche Bürden aufbürdeten, die sich nicht rechtfertigen liessen. Insbesondere die Vorschriften zur Bewirtschaftungspflicht und die Vorgabe, Stromanschlüsse zu erstellen, würden die Privatautonomie zu stark und unverhältnismässig beschränken.

Ferner wird kritisch angemerkt, die Bestimmungen seien viel zu detailliert und undifferenziert. Die zulässige Geschossigkeit hange allein von der betreffenden Bauzone ab. Es könnten unauflösbare Widersprüche entstehen.

Es fällt auf, dass die Bestimmungen in der jeweiligen lit. c bei beiden Varianten über doppelt so viele ablehnende Voten verzeichnen wie die restlichen Vorschriften.

Anträge zu § 244 Abs. 5 E-PBG – Variante 1

Nur einige wenige Teilnehmerinnen und Teilnehmer befürworten die Formulierung in Variante 1. Mehr als drei Viertel der Stellungnahmen lehnen Variante 1 ab.

Zur Begründung der Ablehnung wird überwiegend angeführt, dass der Geltungsbereich wie in Variante 2 auf die Abstellplätze für Motorfahrzeuge in stark verkehrserzeugenden Nutzungen zu beschränken sei. Für die übrigen Fahrzeuge mache eine Bewirtschaftungspflicht oder die Verpflichtung zur mehrgeschossigen Ausführung wenig Sinn.

Kritisch angemerkt wird, dass die Definition der stark verkehrserzeugenden Nutzungen in den Erläuterungen keinen Bezug zu §§ 3 ff. der Besonderen Bauverordnung II (BBV II), namentlich § 6 BBV II betreffend Begegnungsstätten mit grossem Publikumsverkehr, oder zur Definition in der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen (1997, s. S. 7) habe. Die Abhängigkeit der stark verkehrserzeugenden Nutzungen von der massgeblichen Grundfläche gemäss § 259 PBG erscheine nicht nachvollziehbar. Der Begriff solle jedenfalls im Gesetz oder in einer Verordnung definiert werden.

Einige Teilnehmende beantragen, dass nur Parkierungsanlagen stark verkehrserzeugender Nutzungen die neu erstellt werden unter die Bestimmung fallen. Der Ausdruck «oder wesentlich erweitert» sei zu streichen. Die Bestandesgarantie für bereits erstellte Parkierungsanlagen sei wichtig.

Anträge zu § 244 Abs. 5 lit. a E-PBG

Die Bestimmung, dass Parkierungsanlagen durch die Betreiber zu bewirtschaften sind, wird wie die gesamte Variante 1 von einer klaren Mehrheit abgelehnt.

Die ablehnenden Voten kritisieren die Parkgebührenpflicht auf privatem Grund, die Restriktionen führten zu mehr Such- und Ausweichverkehr und hätten keine positive Lenkungswirkung.

Einige Teilnehmende führen an, dass verhaltensökonomische Studien gezeigt hätten, dass Restriktionsmassnahmen wie eine monetäre Bewirtschaftungspflicht beim Einkaufsverkehr nicht zum gewünschten Umsteigeverhalten auf den ÖV oder Langsamverkehr führten. Parkplatzrestriktionen führten hingegen zu Such- und Ausweichverkehr und somit zu Mehremissionen und seien damit kontraproduktiv. Eine Parkplatzbewirtschaftungspflicht beim Einkaufsverkehr habe keine positive Lenkungswirkung auf die Benutzung des ÖV, ändere nichts an den eigentlichen Beweggründen zur Benutzung des Autos für Einkaufszwecke, sei reine Symptombekämpfung, führe zu Ausweich- und Suchverkehr sowie wildem Parkieren, führe nicht zur Lösung sondern zur Verlagerung von Problemen (Einkaufstourismus), verursache Wettbewerbsverzerrungen gegenüber kleineren Formaten ohne Bewirtschaftungspflicht, verursache einen Umsatzrückgang und Rentabilitätsprobleme, verletze die Bestandesgarantie rechtmässig bewilligter Bauten und damit die Eigentumsgarantie und die Wirtschaftsfreiheit und sei nicht verhältnismässig.

Eine Teilnehmerin spricht sich für Variante 2 aus, da dort die Bewirtschaftung mit dem Ausdruck «kostenpflichtig» genauer definiert sei.

Anträge zu § 244 Abs. 5 lit. b E-PBG

Eine deutliche Mehrheit der Stellungnahmen zu Variante 1 fällt negativ aus. Lediglich einige Teilnehmende befürworten die Bestimmung in Abs. 5 lit. b gemäss Variante 1.

Zur Begründung für die Ablehnung wird angeführt, dass Situationen denkbar seien, wo eine mehrgeschossige Ausführung über das gesamte Bauvorhaben betrachtet, nicht zu einem geringeren Bodenverbrauch führe. Der Bodenverbrauch von Gebäuden, auch von Parkhäusern, sei über die Nutzungsziffern zu regeln (Überbauungsziffer, Freiflächenziffer, Baumassenziffer; §§ 256 ff. PBG). Zudem ergebe die Vorschrift für reine Aussenparkierungsanlagen keinen Sinn. Das solche unzulässig sein sollen, sage die Bestimmung nicht explizit.

Eine weitere kritische Stimme merkt an, dass die heutigen Grundstückpreise keine Bauherrschaft zu fahrlässigem Verbrauch von Bauland für Parkierungsanlagen verleiteten. Wenn dann seien es andere gesetzliche Regelungen, die einer mehrgeschossigen Erstellung im Wege stehen (GNU, Unterbauziffer etc.). So nehme man in Kauf, dass sinnlose bauliche Flickwerke entstünden, obwohl die Grundstückfläche für eingeschossige Anlagen genügen würde. Zudem würden unnötigerweise mehrgeschossig erstellte Anlagen auch viel Platz (Rampen inkl. Zufahrten) beanspruchen.

Eine weitere Teilnehmerin regt kritisch an, dass projektspezifisch zu beurteilen sei, ob mehrgeschossige Parkierungen eine gute Lösung seien. Dem geringeren Bodenverbrauch stünden ein grösserer Aushub mit Hangsicherung, Bauvolumen unter Terrain sowie ein

grösserer Aufwand an Baumaterial und grauer Energie gegenüber. Oberirdische mehrgeschossige Parkierungs-Anlagen seien v.a. aus architektonischer und städtebaulicher Sicht zu hinterfragen.

Gegen eine gesetzliche Pflicht spreche zudem, dass die Möglichkeiten zur Mehrfachnutzung der betroffenen Fläche eingeschränkt würden. Im Gegensatz zu Tiefgaragen und Parkhäusern stünden offene Parkplätze temporär oder während Zeiten tieferer Belegung für anderweitige Nutzungen zur Verfügung, etwa als Veranstaltungsort oder als öffentlicher Aufenthaltsort. Gerade in dichtbesiedelten Ballungsräumen müsse dieser Aspekt berücksichtigt werden. Zudem gäbe es bei offenen Parkplätzen Möglichkeiten, die Versiegelung des Bodens beispielsweise mittels Rasengittersteinen zu minimieren.

Eine Teilnehmerin beantragt, die Bestimmung sei um den Ausdruck «sofern technisch und wirtschaftlich zumutbar mehrgeschossig auszuführen» zu ergänzen.

Anträge zu § 244 Abs. 5 lit. c E-PBG

Die Bestimmung in lit. c wird mit klarer Deutlichkeit abgelehnt. Es fällt zudem auf, dass lit. c bei beiden Varianten über doppelt so viele ablehnende Voten verzeichnet wie die anderen Bestimmungen desselben Absatzes. Die ablehnende Haltung wird vorab damit begründet, dass stark verkehrserzeugende Nutzungen nicht zusätzlich attraktiver zu gestalten seien. Diese Anlagen seien ohnehin in dicht bebauten Gebieten zu erstellen und die Erreichbarkeit ohne weiteres gewährleistet. Ferner sei es dem freien Markt zu überlassen, wo Ladepunkte erstellt werden.

Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass eine zusätzliche Regelung der Stromanschlüsse für Parkierungsanlagen einer stark verkehrserzeugenden Nutzung nicht notwendig sei, wenn der § 244 Abs. 5 PBG gemäss Variante 2 beschlossen werde.

Teilweise wird darauf hingewiesen, dass die Regelung überflüssig sei, da Betreiber grösserer Parkierungsanlagen bereits heute Ladestationen in hinreichender Zahl anbieten würden. Zudem wird kritisch angemerkt, dass der Vorschlag nicht technologieneutral sei.

Eine Teilnehmerin lehnt die Bestimmung mit der Begründung ab, dass es sich um eine zu starke Beschränkung der Privatautonomie handle und unverhältnismässig sei. Es handle sich um eine Überregulierung, die auch zu Investitionen am falschen Ort führen könne. Mit dem Ausbau gehe zudem ein erhöhter Energiebedarf einher. Die Nachfrage werde mit dem Angebot freiwillig erstellter Abstellplätze mit Stromanschlüssen ausreichend Rechnung getragen.

Anträge zu § 244 Abs. 6 E-PBG – Variante 2

Mehr als drei Viertel der Stellungnahmen zu § 244 Abs. 6 E-PBG nach Variante 2 fallen positiv aus.

Die zustimmenden Voten sprechen sich überwiegend für Variante 2 aus, da so der Geltungsbereich auf Abstellplätze für Motorfahrzeuge in stark verkehrserzeugenden Nutzungen beschränkt werde. Für übrige Fahrzeuge mache eine Bewirtschaftungspflicht, eine Verpflichtung zur mehrgeschossigen Ausführung und eine Ausstattung mit

Stromanschlüssen wenig Sinn. Ohne eine kostenpflichtige Bewirtschaftung solcher Anlagen lasse sich kaum eine Lenkungswirkung erzielen. Einige Teilnehmende begrüssen ausdrücklich, dass neben Neubau und Erweiterung auch wesentliche Änderungen bestehender Anlagen zu einer Anpassung und Bewirtschaftung führten.

Teilweise wird beantragt, bei beiden Varianten die Vorgaben für mehrgeschossige Parkierungen zu streichen. Ein Antrag schlägt folgende Formulierung vor: «Abstellplätze für Motorfahrzeuge einer stark verkehrserzeugenden Nutzung, die neu gebaut oder wesentlich geändert werden, sind durch die Betreiber zu bewirtschaften.»

Mehrere Teilnehmende beantragen, dass nicht zwischen neu gebauten, wesentlich geänderten oder erweiterten Anlagen unterschieden werden solle. Dies sei mit der Bestandesgarantie ausreichend geregelt. Einige Teilnehmende verlangen die Streichung des Passus «oder wesentlich geändert» da grosse Einkaufszentren auf eine Bestandesgarantie angewiesen seien, um sich immer wieder an die Kundenbedürfnisse anpassen zu können. Energetische Sanierungen würden häufig im Rahmen von Totalsanierungen, verbunden mit Nutzungsänderungen erreicht. Daher müsse die Bestandesgarantie auch bei Nutzungsänderungen gewährleistet sein.

Vielfach wird darauf hingewiesen, dass die Begrifflichkeiten und Definitionen zu den stark verkehrserzeugenden Nutzungen nicht einheitlich sind. Es wird verschiedentlich beantragt, eine Vereinheitlichung der Definition von stark verkehrserzeugenden Nutzungen im Gesetz oder in einer Verordnung zu verankern.

Anträge zu § 244 Abs. 6 lit. a E-PBG

Rund zwei Drittel der Stellungnahmen begrüssen die Anpassung. Insbesondere die vorgeschriebene kostenpflichtige Bewirtschaftung wird begrüsst.

Eine Teilnehmerin merkt kritisch an, dass die Vorgab der kostenpflichtigen Bewirtschaftung für stark verkehrserzeugende Nutzungen nicht zum Umkehrschluss führen dürfe, dass bei anderen Anlagen keine kostenpflichtige Bewirtschaftung nötig sei.

In einem Antrag wird gewünscht, dass der Gesetzestext dahingehend ergänzt werde, dass die kostenpflichtige Bewirtschaftung bereits ab der ersten Minute vorgeschrieben sei, damit nicht nur Langzeitparkierung von der Massnahme erfasst werde.

Eine Teilnehmerin beantragt, der Ausdruck «kostenpflichtig» sei zu streichen.

Einige Teilnehmende führen auch bei Variante 2 an, dass verhaltensökonomische Studien gezeigt hätten, dass Restriktionsmassnahmen wie eine monetäre Bewirtschaftungspflicht beim Einkaufsverkehr nicht zum gewünschten Umsteigeverhalten auf den ÖV oder Langsamverkehr führten. Parkplatzrestriktionen führten hingegen zu Such- und Ausweichverkehr und somit zu Mehremissionen und seien damit kontraproduktiv. Eine Parkplatzbewirtschaftungspflicht beim Einkaufsverkehr habe keine positive Lenkungswirkung auf die Benutzung des ÖV, ändere nichts an den eigentlichen Beweggründen zur Benutzung des Autos für Einkaufszwecke, sei reine Symptombekämpfung, führe zu Ausweich- und Suchverkehr sowie wildem Parkieren, führe nicht zur Lösung sondern zur Verlagerung von Problemen (Einkaufstourismus), verursache Wettbewerbsverzerrungen gegenüber kleineren Formaten ohne Bewirtschaftungspflicht, verursache einen Umsatzrückgang und Rentabilitätsprobleme, verletze die Bestandes-

garantie rechtmässig bewilligter Bauten und damit die Eigentumsgarantie und die Wirtschaftsfreiheit und sei nicht verhältnismässig.

In einer Stellungnahme wird moniert, es sei unklar was der Unterschied in der Formulierung zwischen Variante 1 und Variante 2 zur Folge habe.

Anträge zu § 244 Abs. 6 lit. b E-PBG

Mehr als zwei Drittel der Äusserungen zu § 244 Abs. 6 lit. b E-PBG sind zustimmend oder eher zustimmend. Knapp ein Drittel lehnt die Bestimmung ausdrücklich ab.

Mehrere Teilnehmende sprechen sich dafür aus, dass die Zielsetzung des geringen Bodenverbrauchs und Versiegelung vorgegeben werde bzw. die Parkierungsanlagen flächeneffizient angeordnet und städtebaulich gut eingeordnet werden müssen. Die Zielerreichung sei in der jeweiligen Situation nachzuweisen. Die Festlegung der Mehrgeschossigkeit führe nicht automatisch zu guten Lösungen.

Einige Teilnehmende beantragen, dass die Mehrgeschossigkeit nur unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Zumutbarkeit verlangt werden könne.

Die Bestimmung stelle einen zu starken Eingriff in die Handels- und Gewerbefreiheit sowie die Eigentumsgarantie dar. Deshalb sei darauf zu verzichten.

Gegen eine gesetzliche Pflicht spreche zudem, dass die Möglichkeiten zur Mehrfachnutzung der betroffenen Fläche eingeschränkt würden. Im Gegensatz zu Tiefgaragen und Parkhäusern stünden offene Parkplätze temporär oder während Zeiten tieferer Belegung für anderweitige Nutzungen zur Verfügung, etwa als Veranstaltungsort oder als öffentlicher Aufenthaltsort. Gerade in dichtbesiedelten Ballungsräumen müsse dieser Aspekt berücksichtigt werden. Zudem gäbe es bei offenen Parkplätzen Möglichkeiten, die Versiegelung des Bodens beispielsweise mittels Rasengittersteinen zu minimieren.

Eine Teilnehmerin beantragt, auf lit. b zu verzichten, da die Regelung nicht nachvollziehbar und missverständlich sei. Es sei unklar, weshalb etwa ein eingeschossiges Gebäude (z.B. ein Supermarkt) mit einem oder mehreren unterirdischen Parkdecks unzulässig sein sollte, wo doch die Abstellplätze keinen zusätzlichen Bodenverbrauch zur Folge hätten. Beabsichtigt sei wohl, dass anstelle von grossflächigen offenen Parkplätzen die Abstellplätze in Gebäuden untergebracht werden. Der Bodenverbrauch in diesem Zusammenhang ist über die Nutzungsziffern zu regeln (Überbauungsziffer, Freiflächenziffer, Baumassenziffer; §§ 256 ff. PBG).

Anträge zu § 244 Abs. 6 lit. c E-PBG

Mehr als drei Viertel der Stellungnahmen zu dieser Bestimmung lehnen die Regelung ab. Die ablehnende Haltung wird vorab damit begründet, dass stark verkehrserzeugende Nutzungen nicht zusätzlich attraktiver zu gestalten seien. Diese Anlagen seien ohnehin in dicht bebauten Gebieten zu erstellen und die Erreichbarkeit ohne weiteres gewährleistet. Ferner sei es dem freien Markt zu überlassen, wo Ladepunkte erstellt werden.

Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass eine zusätzliche Regelung der Stromanschlüsse für Parkierungsanlagen einer stark verkehrserzeugenden Nutzung nicht notwendig sei, wenn der § 244 Abs. 5 PBG gemäss Variante 2 beschlossen werde.

Eine Teilnehmerin lehnt die Bestimmung mit der Begründung ab, dass es sich um eine zu starke Beschränkung der Privatautonomie handle und unverhältnismässig sei. Es handle sich um eine Überregulierung, die auch zu Investitionen am falschen Ort führen könne. Mit dem Ausbau gehe zudem ein erhöhter Energiebedarf einher. Die Nachfrage werde mit dem Angebot freiwillig erstellter Abstellplätze mit Stromanschlüssen ausreichend Rechnung getragen.

6. Erweiterung der Zweckbindung § 247 E-PBG

Die Anpassung und damit die Lockerung der Zweckbindung der Parkplatzersatzabgaben wird von einer klaren Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden begrüsst. Dabei wird Variante 1 gegenüber Variante 2 bevorzugt. Die Variante 2 bringe erheblichen Mehraufwand für die Gemeinden. Grössere Gemeinden könnten hingegen von einer weiter gefassten Zweckbindung profitieren.

Einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer beantragen, dass Gemeinden zwischen Variante 1 und Variante 2 wählen können.

Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die eine Erweiterung der Zweckbindung ablehnen, führen an, eine Zweckentfremdung sei unzulässig. Eine Teilnehmerin hält fest, wenn Mittel nicht gesetzeskonform eingesetzt werden könnten, sei die Ersatzabgabe abzuschaffen oder zu reduzieren.

Eine Teilnehmerin befürchtet, dass die vorgesehene Änderung zu Fehlanreizen führen könne. Das Gesetz sehe heute eine enge Zweckbindung vor, um das Mittel der Parkplatzersatzabgabe nicht zum fiskalischen Instrument zu machen und so bei den Gemeinden für Fehlanreize zu sorgen. Mit einer anderweitigen Mittelverwendung bekomme das Instrument einen Bussencharakter, ohne dass die Bauherrschaft im Verkehrsbereich von diesen Geldern profitiere. Die Gemeinden erhielten regelrecht einen Anreiz, Abstellplätze zu verhindern oder nicht zu erzwingen, weil sie so über mehr Mittel verfügen würden.

Die Zweckbindung werde ad absurdum geführt, wenn Fondsmittel auch für den Fussgänger- und Veloverkehr eingesetzt werden könnten. Die vom Gesetzgeber verlangte Schaffung von Parkraum werde so offensichtlich nicht erreicht. Die Parkplatzersatzabgabe könne ihren Zweck nur erfüllen, wenn die damit geäufneten Fonds auch für die Erstellung von zusätzlichen Parkplätzen für den motorisierten Individualverkehr verwendet würden. Eine Zweckerweiterung würde gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung einen Rückerstattungsanspruch für diejenigen Bauherrschaften auslösen, welche die Ersatzabgabe bereits geleistet haben. Es gehe nicht an, die Grundeigentümer und Bauherrschaften zur Leistung einer zweckgebundenen Ersatzabgabe zu verpflichten und im Gegenzug entgegen den gesetzlichen Vorschriften keine Gegenleistung zu erbringen.

Anträge zu Variante 1

Zwei Drittel der Teilnehmenden befürworten Variante 1. Mit Variante 1 werde die Zweckbindung in einer sinnvollen Form geöffnet. Variante 1 wird vorab deshalb begrüsst, weil Fondsgelder wie bisher verwendet werden könnten, zusätzlich jedoch auch für die Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs. So könnten die Gelder direkt abgestützt auf das PBG verwendet werden, ohne dass auf kommunaler Ebene die Ausarbeitung eines Reglements notwendig sei.

Eine Teilnehmerin beantragt die Formulierung «…zu einem diesen Grundstücken dienenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs» durch «…Ausbau des öffentlichen Verkehrs» zu ersetzen. Zudem sei die Formulierung «…zur Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs» durch «…zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs» zu ersetzen.

Eine Teilnehmerin merkt an, dass sich bei einer Erweiterung der Zweckbindung die Frage stelle, ob die bezahlten Abgaben nicht an die Grundeigentümer zurückbezahlt werden müssten. Es sei unhaltbar, Grundeigentümer und Bauherren zur Leistung einer zweckgebundenen Ersatzabgabe zu verpflichten und im Gegenzug keine «versprochene» Leistung zu erbringen.

Anträge zu Variante 2

Bei Variante 2 zeigt sich ein ausgeglichenes Bild, rund die Hälfte der Äusserungen sind positiv oder eher zustimmend, die andere Hälfte lehnt die Bestimmung klar ab.

Zustimmende Voten zu Variante 2 begrüssen die höhere Flexibilität für Städte und Gemeinden. Die Gemeindeautonomie sei am grössten und die regionalen Unterschiede könnten optimal berücksichtigt werden.

Bei Variante 2 wird vorab kritisiert, dass für kleinere und mittlere Gemeinden ein unverhältnismässiger Verwaltungsaufwand entstehen würde. Bei grösseren Gemeinden könne die Bestimmung angezeigt und sinnvoll sein. Allenfalls sei den Gemeinden eine Wahl zwischen Variante 1 und 2 zu belassen.

Eine Teilnehmerin äussert die Bedenken, dass eine vollständig freie Verwendung der Mittel der Parkplatzersatzabgaben die Bezeichnung als Parkplatzersatzabgabe nicht mehr rechtfertige. Gemeinden würden einen Anreiz erhalten, Abstellplätze zu verhindern.

Eine Teilnehmerin moniert, dass mit Variante 2 ein Fonds ohne Zweckbindung geschaffen würde. Das sei rechtlich unsinnig. Falls die Variante 2 eine Mehrheit erhalten würde, so müsste mindestens ein Fondsreglement verlangt werden, das vom Parlament bzw. von der Gemeindeversammlung beschlossen und von der Baudirektion genehmigt werde.

Eine Teilnehmerin gibt zu bedenken, der Vorschlag von Variante 2 gehe zu weit. Ein so breiter Verwendungszweck für die Mittel aus dem Fonds sei nicht angezeigt. Die Ausweitung der zur Anrechnung berechtigten Massnahmen solle auf Massnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Verhältnisse beschränkt werden und nicht auch allgemeine raumplanerische Massnahmen umfassen.

Eine Teilnehmerin macht bei der Erhebung und Verwendung der Ersatzabgabe in erster Linie ein Vollzugsdefizit aus. Mit der Erweiterung des Fondszweckes werde dieses nur teilweise behoben. Dieses Defizit primär mit einer Aufweichung der Zweckbindung zu lösen, wird als verfrüht erachtet und angeregt, im Rahmen der beabsichtigten Revision die Ursachen des Vollzugsdefizits aufzuzeigen und somit eine zielgerichtetere Revision zu ermöglichen.

7. Weitere Anträge ohne unmittelbaren Bezug zu einzelnen Bestimmungen

Verschiedentlich wird die Aktualisierung der «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen» von 1997 beantragt und dass zu prüfen sei, ob der Wegleitung Verordnungscharakter zukommen solle. Teilweise wird beantragt, die Merkblätter «Veloparkierung» zu aktualisieren und den Stellenwert der Wegleitung zu erläutern.

Teilweise wird angeregt, die vorgesehenen Anpassungen im PBG auf die geplante neue Grundnorm Parkierung des VSS abzustimmen, welche die Norm SN 640 280 ersetzen soll. Die Norm vermittle einen verkehrsübergreifenden Überblick und zeige das Zusammenspiel der einzelnen Normen im Themenbereich Parkierung auf.

Eine Teilnehmerin merkt an, dass grundsätzlich der Umstieg vom Auto auf Fahrräder, Motorfahrräder oder den öffentlichen Verkehr zu fördern sei. Einfache Lademöglichkeiten seien zwar eine zentrale Voraussetzung für den Umstieg auf E-Mobilität. Neben dem Umstieg auf E-Mobilität solle aber auch die generelle Reduktion des Verkehrs berücksichtigt werden. Der Fokus solle daher nicht auf E-Autos sondern auf Fahrräder, Motorfahrräder oder den ÖV gelegt werden. Die Verkehrsprobleme würden nicht gelöst, wenn nur der Umstieg von Benzin-/Dieselautos auf E-Autos gefördert werde.

Eine Teilnehmerin bemängelt, dass die PBG-Revision eher auf die Herausforderungen der urbanen Räume ausgerichtet sei. Die Revision solle den Unterschieden zwischen den Gemeinden Rechnung tragen und so ausgestaltet sein, dass sie flexibel und den unterschiedlichen Gegebenheiten angepasst, angewendet werden könne.

Geltendes Recht	Beratungsergebnis z.Hd. des Regierungsrates (§ 65 Abs. 1 KRG) mit Änderungen des Gesetzgebungsdiensts	Erläuterungen
Planungs- und Baugesetz (PBG)	**Planungs- und Baugesetz (PBG)**	
(vom 7. September 1975)	(vom 7. September 1975)	
	Der Kantonsrat,	
	nach Einsichtnahme in den Antrag der [Kommission] vom (…),	
	beschliesst:	
	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 Benützer 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 Benützer 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.

Geltendes Recht	Beratungsergebnis z.Hd. des Regierungsrates (§ 65 Abs. 1 KRG) mit Änderungen des Gesetzgebungsdiensts	Erläuterungen
		«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 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 schaffen.	§ 243. Abs. 1 unverändert.	
	Variante 1	
[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.	[2] Auf Antrag der Bauherrschaft kann in der Baubewilligung eine tiefere Zahl an erforderlichen Abstellplätzen festgelegt werden. Abs. 2 wird zu Abs. 3.	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.
	Variante 2	
	[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.	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.

Geltendes Recht	Beratungsergebnis z.Hd. des Regierungsrates (§ 65 Abs. 1 KRG) mit Änderungen des Gesetzgebungsdiensts	Erläuterungen
	Abs. 2 wird zu Abs. 3.	
	Variante 3	
	[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.	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.
	[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.	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.
	Abs. 2 wird zu Abs. 4.	Aus Abs. 3 geht hervor, dass eine Parkplatzersatzabgabe 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.
III. Lage und Gestaltung	III. Lage, Gestaltung und Ausstattung	
	Variante 1	
§ 244. [1] Die Abstellplätze müssen auf dem Baugrundstück oder in nützlicher Entfernung davon liegen.	§ 244. [1] Die Abstellplätze müssen gut zugänglich sein und in nützlicher Entfernung zum Baugrundstück liegen.	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. 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

Geltendes Recht	Beratungsergebnis z.Hd. des Regierungsrates (§ 65 Abs. 1 KRG) mit Änderungen des Gesetzgebungsdiensts	Erläuterungen
		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 angemessen Anzahl Abstellplätze mit Stromanschlüssen für elektrische Motorfahrräder, Leicht-Motorfahrräder 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 Motorfahrräder mit Stromanschlüssen in der Bau- und Zonenordnung vorzuschreiben. Dadurch können die Gemeinden den heutigen Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer von elektrischen Motorfahrrädern, Leicht-Motorfahrrädern und Fahrrädern Rechnung tragen. Zusätzlich können die Gemeinden neu bei Abstellplätzen für elektrische Motorfahrräder, Leicht-Motorfahrräder 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] Parkierungsanlagen einer stark verkehrserzeugenden Nutzung, die neu gebaut oder wesentlich erweitert werden, sind		Parkierungsanlagen 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 m^2 massgebliche Bruttogeschossfläche pro Tag erzeugen oder – der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen.

Geltendes Recht	Beratungsergebnis z.Hd. des Regierungsrates (§ 65 Abs. 1 KRG) mit Änderungen des Gesetzgebungsdiensts	Erläuterungen
		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.		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.
[2] Die Abstellplätze für Fahrräder und Motorfahrräder müssen gut zugänglich sein und teilweise in Eingangsnähe liegen.		Nach Abs. 2 müssen Abstellplätze für Fahrräder und Motorfahrräder gut zugänglich und in Eingangsnähe sein. Diese Vorgabe ist auf Zweiräder beschränkt. Mit dieser Bestimmung sollen attraktive Abstellplätze für Fahrräder und Motorfahrräder erstellt werden. Sind Abstellplätze für Zweiräder gut zugänglich und in Eingangsnähe angeordnet, steigt die Anzahl der Benützerinnen und Benutzer.
Abs. 2 und 3 werden zu Abs. 3 und 4.		
[5] Eine angemessene Anzahl Abstellplätze ist mit Stromanschlüssen auszustatten. Abstellplätze für Fahrräder und Motorfahrräder sind mit einem den örtlichen Verhältnissen angepassten Witterungs- und Diebstahlschutz auszustatten.		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.

Geltendes Recht	Beratungsergebnis z.Hd. des Regierungsrates (§ 65 Abs. 1 KRG) mit Änderungen des Gesetzgebungsdiensts	Erläuterungen
	[6] Parkierungsanlagen für Motorfahrzeuge einer stark verkehrserzeugenden Nutzung, die neu gebaut oder wesentlich geändert werden, sind	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.
	a. durch die Betreiber kostenpflichtig zu bewirtschaften,	Mit einer kostenpflichtigen Bewirtschaftung sind Anlagenbetreiber verpflichtet, Gebühren zu erheben. Dadurch wird eine Lenkungswirkung erzielt.
	b. in mehrgeschossigen Gebäuden unterzubringen,	Durch eine mehrgeschossige Erstellung wird der Bodenverbrauch reduziert.
	c. mit einer angemessenen Anzahl von Stromanschlüssen auszustatten.	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		

Geltendes Recht	Beratungsergebnis z.Hd. des Regierungsrates (§ 65 Abs. 1 KRG) mit Änderungen des Gesetzgebungsdiensts	Erläuterungen
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 Verhältnissen an.	Da der Verwendungszweck der Fondsmittel im Bereich der Raum- und Verkehrsplanung liegen muss (Abs. 1), wird die Verpflichtung der Gemeinde, «die übrige Verkehrsplanung» nachzuführen, explizit aufgeführt.
	Abs. 4 unverändert.	