Reglement über die Erstellung von Parkplätzen und die Bemessung von Ersatzabgaben

Antrag des Gemeinderates an die Gemeindeversammlung

Bei Um-, Erweiterungs- und Neubauten ist der Eigentümer gemäss kantonalem Recht verpflichtet, eine bestimmte Anzahl Parkplätze zu erstellen. In ausgewählten Gebieten können die Gemeinden die geforderte Mindestanzahl herabsetzen. Kann der Eigentümer die vorgeschriebene Anzahl Parkplätze nicht erstellen, sind der Gemeinde Ersatzabgaben zu entrichten. Die Höhe der entsprechenden Ersatzabgaben legen die Gemeinden fest.

Die Gemeinde Glarus verfügt diesbezüglich heute über keine kommunalen Regelungen. Der Gemeinderat legt der Gemeindeversammlung aus diesem Grund ein entsprechendes Reglement zur Genehmigung vor.

1 Grundprinzip Parkplatzerstellung

Das kantonale Gesetz gibt folgendes vor:

Parkplatzerstellungspflicht

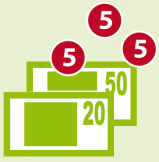
Art. 71 der Bauverordnung

Bei Um- und Neubauten ist der Eigentümer verpflichtet, eine bestimmte Anzahl Parkplätze auf privatem Grund zu erstellen.
Die Anzahl der zu erstellenden Pflichtparkplätze richtet sich nach der jeweils gültigen SN-Norm (aktuell SN 640 281)

Herabsetzung der zu erstellenden Anzahl Parkplätze (reduzierter Bedarf)

Art. 57 Raumentwicklungs- und Baugesetz
Art. 71 der Bauverordnung

Die Gemeinde **kann** für geeignete Gebiete die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze herabsetzen. Geeignet für eine Herabsetzung sind beispielsweise Gebiete, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind (rund um Bahnhöfe) sowie Gebiete in Zentrumsnähe und historische Ortskerne (Ortsbildschutz).



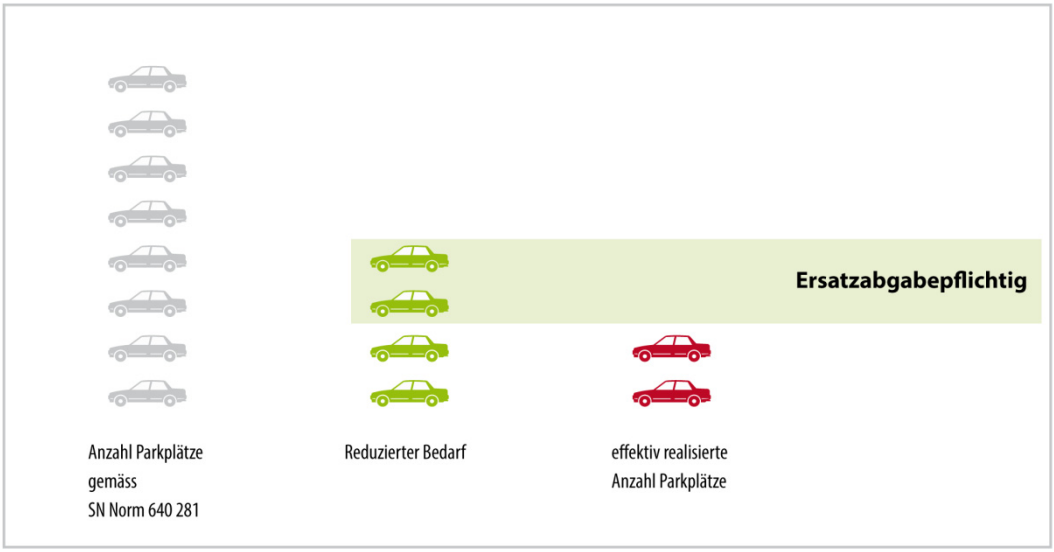
Ersatzabgaben

Art. 57 Raumentwicklungs- und Baugesetz

Die Gemeinde **muss** Ersatzabgaben erheben, falls der Eigentümer die vorgeschriebe Anzahl Parkplätze nicht erstellen kann.
Die Gemeinde schreibt die Höhe der Ersatzabgaben in einem Reglement fest. Die Ersatzabgaben müssen zweckgebunden für die Erstellung öffentlicher Parkplätze benutzt werden.

In der Kompetenz der Gemeinde liegen demnach

- **die Herabsetzung der gemäss SN-Norm festgelegten Anzahl der zu erstellenden Parkplätze bei Um- und Neubauten für geeignete Gebiete**
  Die Gemeinde ist dazu gemäss kantonalem Recht nicht verpflichtet. Eine entsprechende Regelung macht aber Sinn für Gebiete, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, oder in denen die Erstellung aller Parkplätze aus anderen Gründen nicht zweckmässig ist. In Glarus eignen sich insbesondere die Gebiete in fussläufiger Distanz zum Bahnhof und zum Zentrum sowie die historischen Ortskerne (Ortsbildschutz, Baustruktur) für eine Herabsetzung.
- **Festlegung der Höhe von Ersatzabgaben**
  Die Gemeinde ist gemäss kantonalem Recht verpflichtet, diese Ersatzabgaben zu erheben und die Höhe verbindlich festzulegen. Legt die Gemeinde für bestimmte Gebiete einen reduzierten Bedarf fest, ist dieser für die Ermittlung der Ersatzabgabe massgebend. Das heisst: Ersatzabgaben müssen nur dann bezahlt werden, wenn der reduzierte Bedarf nicht erstellt werden kann.



Das zur Vernehmlassung vorliegende Reglement über die Erstellung von Parkplätzen und die Bemessung von Ersatzabgaben behandelt die beiden obengenannten Themen.

2 Inhalt des Reglements

Parkplatzerstellungspflicht (Kanton)

Berechnung der Anzahl der zu erstellenden Parkplätze gemäss SN Norm 640 281

Wohnen:	1 Parkplatz / 100m² Bruttogeschossfläche oder mindestens 1 Parkplatz pro Wohnung
Übrige Nutzungen:	gemäss Tabelle im Anhang der Norm

Herabsetzung der zu erstellenden Anzahl Parkplätze (Reduzierter Bedarf, Gemeinde)

Einteilung des Siedlungsgebietes in Parkraumzonen (gemäss Karten im Anhang)

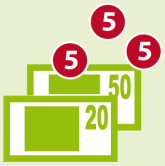
Parkraumzone A:	Zentrum und Bahnhofsgebiete (Radius ca. 300m)
Parkraumzone B:	Historische Ortskerne
Parkraumzone C:	Übrige Siedlungsgebiete

Herabsetzung der zu erstellenden Parkplätze pro Zone (reduzierter Bedarf)

Je nach Zone ist folgender Anteil der gemäss SN Norm 640 281 zu erstellenden Anzahl Parkplätze zu realisieren:

Parkraumzone A:	50% - 100%
Parkraumzone B:	50% - 100%
Parkraumzone C:	90% - 100%

Ersatzabgaben (Gemeinde)



Einteilung des Siedlungsgebietes in Parkraumzonen (gemäss Karten im Anhang)

Parkraumzone A:	Zentrum und Bahnhofsgebiete (Radius ca. 300m)
Parkraumzone B:	Historische Ortskerne
Parkraumzone C:	Übrige Siedlungsgebiete

Höhe der Ersatzabgabe pro Parkfeld

Parkraumzone A:	Fr. 7'000.-
Parkraumzone B:	Fr. 3'500.-
Parkraumzone C:	Fr. 3'500.-

Verwendung der Ersatzabgaben

Die Ersatzabgaben sind für die Erstellung von öffentlichen Parkplätzen zu verwenden.

3 Häufig gestellte Fragen

Sind die kantonalen Vorgaben verbindlich?

Ja. Die Pflichtparkplatzanzahl berechnet sich demnach grundsätzlich nach der SN-Norm 640 281. Spielraum für die Gemeinden besteht bei der Festlegung des reduzierten Bedarfs für geeignete Gebiete und bei der Festlegung der Höhe von Ersatzabgaben.

Wieso müssen in der Parkraumzone A und B weniger Parkplätze erstellt werden als in der Parkraumzone C?

Parkraumzone A, Zentrum und Bahnhofsgebiete: Die Gebiete sind gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und liegen in fussläufiger Distanz zu zentralen Einrichtungen.
Parkraumzone B, historische Ortskerne: Aufgrund der Baustruktur und des Ortsbildschutzes ist die Erstellung von Parkplätzen auf privatem Grund direkt bei den jeweiligen Gebäuden zum Teil schwierig oder nicht wünschenswert.

Wieso wird in der Parkraumzone C überhaupt ein reduzierter Bedarf erlaubt (90–100%)?

Bei der Parkraumzone C ist die Erstellung der Anzahl Parkplätze gemäss SN-Norm 640 281 in den meisten Fällen möglich. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist in dieser Zone mässig. Mit der Möglichkeit, die Zahl der zu erstellenden Parkplätze auf 90% herabzusetzen, soll den Eigentümern trotzdem ein kleiner Spielraum gelassen werden, um die Anzahl der Parkplätze an die jeweiligen Nutzungsformen anpassen zu können.

Die Parkraumzone A bezeichnet neben Zentrumsgebiete auch Gebiete in der Nähe von Bahnhaltestellen (Radius 300m). Wie begründet sich dieser Radius?

Als Indikator für die Qualität der ÖV-Erschliessung werden in der Raum- und Verkehrsplanung häufig die ÖV-Güteklassen beigezogen. Auf der Basis von Verkehrsmittel, Taktdichte und Distanz zur jeweiligen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wird den Gebieten eine Erschliessungsgüte zugewiesen. Dafür werden Radien von 300m, 500m, 750m und 1000m um die Haltestellen gezogen. Es wird unterschieden zwischen den Kategorien A (sehr gute Erschliessung) bis D (geringe Erschliessung). Der Radius von 300m um Bahnhaltestellen mit einem Halbstundentakt entspricht der ÖV-Güteklasse C.
Weitere Informationen zur Berechnungsmethodik und Anwendungsfeldern der ÖV-Güteklassen können auf der Internetseite des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE eingesehen werden (http://www.are.admin.ch).

Weshalb werden Gebiete im Umkreis von Bushaltestellen nicht gleich behandelt wie jene um Bahnhaltestellen?

Busverbindungen können aufgrund der Reisegeschwindigkeit und des Komforts nicht mit Bahnverbindungen gleichgesetzt werden. Bahnhaltestellen haben daher bei derselben Taktdichte des jeweiligen Verkehrsmittels eine höhere Erschliessungsqualität als Bushaltestellen.

Wie wird verhindert, dass – aufgrund des reduzierten Bedarfs privater Parkplätze in den Parkraumzonen A und B – der öffentliche Raum zum kostenlosen Dauerparkieren missbraucht wird?

Gemäss kommunalem Richtplan soll für Glarus ein Parkierungskonzept erstellt werden. Die Abgeltung des Dauerparkierens auf öffentlichem Grund ist gemäss Richtplan Bestandteil dieses Konzeptes. Das Dauerparkieren auf öffentlichem Grund wird damit kostenpflichtig und ist nicht länger attraktiver als die Erstellung privater Parkplätze.
Es ist nach wie vor möglich, auch in den Parkraumzonen A und B 100% der zu erstellenden Anzahl Parkplätze gemäss SN-Norm 640 281 zu realisieren.

Wieso sind die Ersatzabgaben in der Parkraumzone A Zentrum und Bahnhofsgebiete höher als in den Parkraumzone B und C?

Die Ersatzabgaben werden dazu verwendet, öffentliche Parkplätze zu erstellen. Die Gemeinde stellt dadurch den fehlenden Parkraum zur Verfügung. In der Parkraumzone C ist es aufgrund der Platzverhältnisse möglich, relativ kostengünstig oberirdische Sammelparkplätze zu erstellen. In der Parkraumzone B kann es zwar aufgrund der Platzverhältnisse schwierig sein, die Parkplätze direkt bei den jeweiligen Gebäuden anzuordnen, es besteht aber die Möglichkeit, am Rand der Zone ebenfalls kostengünstiger oberirdische Sammelparkplätze zu platzieren. In der Parkraumzone A ist die Erstellung von Parkplätzen bedeutend kostenintensiver, denn je nachdem sind auch unterirdische Lösungen in Betracht zu ziehen. Diesem Umstand wird durch die höheren Ersatzabgaben Rechnung getragen.