



## Kommunale Parkraumplanung (Parkierungskonzept)

24

### Einleitung

Eine zweckmässige kommunale Erschliessungsordnung und die Lösung örtlicher Verkehrsprobleme bedingen u.a. auch Massnahmen bei der Parkierung. Die vorliegende Wegleitung zur kommunalen Parkraumplanung versteht sich als unverbindliches Planungshilfsmittel. Sie richtet sich an die zuständigen Gemeindebehörden und die mit der Ortsplanung betrauten Orts- und Verkehrsplanerinnen und Planer.

Die Wegleitung fasst in einem ersten allgemeinen Teil die Zielsetzungen und Grundsätze der Parkraumplanung zusammen. Der zweite Teil enthält Vorschläge zu den von allen Gemeinden zu erlassenden Bestimmungen über die Pflichtparkplätze. Der dritte Teil schliesslich zeigt auf, wie in Gemeinden mit erheblichen Verkehrsproblemen eine umfassende Parkraumplanung durchgeführt und in verpflichtende Regelungen umgesetzt werden kann. Gegenstand der Wegleitung bilden dabei ausschliesslich Parkraumregelungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Die unterschiedlichen Verhältnisse in den Bündner Gemeinden und die besonderen Anforderungen des Tourismusverkehrs werden berücksichtigt. Demgegenüber werden Fragen betreffend den Schwerverkehr, Reiseautos etc. sowie Abstellplätze für Zweiräder nicht behandelt.

Eine kommunale Parkraumplanung stellt die wichtigste Grundlage dar für die Regelung der Parkierung im Baugesetz und im Generellen Erschliessungsplan. Die Parkraumplanung basiert auf raumplanerischen Zielsetzungen und berücksichtigt die Anliegen des Umweltschutzes. In ihr werden sinnvollerweise alle relevanten Fragen der Parkierung auf dem ganzen Gemeindegebiet behandelt. Die Wegleitung ist folgendermassen aufgebaut:

#### Teil 1: Grundlagen

Zielsetzungen  
Grundsätzliches zur Parkierung  
(Ziffern 1+2, Seiten 2+3)

#### Teil 2: Pflichtparkplätze

*Die Aussagen richten sich an alle Gemeinden*

Regelung der objektgebundenen  
Pflichtparkplätze  
(Ziffer 3, Seite 4)

#### Teil 3: Umfassende kommunale Parkraumplanung

*Die Aussagen richten sich an Gemeinden mit spezifischen örtlichen Verkehrsproblemen*

Weitergehende Regelungen im  
Rahmen einer umfassenden  
kommunalen Parkraumplanung  
(Ziffer 4 und folgende, ab Seite 5)

## Teil 1: Grundlagen

### 1. Zielsetzungen

Eine zweckmässige Regelung der Parkierung berücksichtigt die wichtigsten übergeordneten Ziele der Raumplanung und des Umweltschutzes. Es sind dies:

- Der haushälterische Umgang mit dem nicht vermehrbaren Gut „Boden“ durch den Verzicht auf ein Überangebot an Parkplätzen einerseits und eine flächensparende Bereitstellung der nötigen Parkplätze andererseits
- Die zweckmässige Erschliessung des Baugebietes durch die Bereitstellung der für die unterschiedlichen Nutzungen benötigten Parkplätze
- Die zweckmässige Erschliessung von Einzelobjekten mit bedeutendem Verkehrsaufkommen sowohl innerhalb als auch ausserhalb der Siedlungsgebiete durch die Bereitstellung der benötigten Parkplätze
- Der Schutz von schützenswerten Räumen innerhalb und ausserhalb der Siedlungsgebiete vor übermässigem Autoverkehr
- Die Verminderung der Umweltauswirkungen durch den Autoverkehr

Weitere ortsbezogene Zielsetzungen hängen von den in der jeweiligen Gemeinde vorhandenen Verkehrsproblemen ab. In Gebieten mit unbedeutenden Verkehrsproblemen stehen andere Ziele im Vordergrund als in Gebieten mit grossen Verkehrsproblemen. Die ungefähre Bandbreite an denkbaren ortsbezogenen Zielsetzungen zeigt folgende Darstellung:



## 2. Parkraumplanung und Nutzungsplanung

Die kommunale Parkraumplanung bildet Bestandteil der kommunalen Verkehrsplanung, die ihrerseits auf die Nutzungsplanung einer Siedlung abgestimmt ist. Die Parkraumplanung baut daher gewöhnlich auf einer vorgegebenen Nutzungs- und Erschliessungsordnung auf. Nun stehen jedoch die Art und Weise der Nutzung der einzelnen Liegenschaften und der Parkraumbedarf in einem derart unmittelbaren Zusammenhang, dass eine gegenseitige Abstimmung von Nutzungsplanung und Parkraumplanung notwendig werden kann. Stellt jedenfalls eine bestehende oder beabsichtigte Nutzungsplanung die Parkraumplanung vor unlösbare oder nur durch besondere Massnahmen lösbare Probleme, sind Änderungen an der Nutzungsplanung zu prüfen oder es ist gegebenenfalls die Zulassung bestimmter Nutzungen mit der Regelung der Parkraumbeschaffung zu verknüpfen.

Für den Aufbau einer kommunalen Parkraumplanung und deren Umsetzung spielt sodann eine Klassierung der Parkplätze nach unterschiedlichen Kriterien eine wesentliche Rolle. Planerisch ist im Rahmen einer Parkraumplanung vor allem die Klassierung der Parkplätze nach ihrer Zweckbestimmung sinnvoll:

- Parkplätze für Bewohner und deren Besucher bei den Wohnungen und touristischen Unterkünften (Parkplätze an den Quellorten der Fahrten)
- Parkplätze für Angestellte einerseits sowie Kunden+Besucher andererseits bei gebräuchlichen Nutzungen wie: Verkaufsgeschäfte, Dienstleistungsbetriebe, Restaurants, öffentliche Verwaltung, traditionelle Gewerbebetriebe etc. (Parkplätze an den Zielorten der Fahrten)
- Parkplätze für Angestellte einerseits sowie Kunden+Besucher andererseits für Sonderfälle wie: besondere Gewerbe- und Industriebetriebe, Gastgewerbe und Unterhaltungsstätten, besondere öffentliche Bauten, Sportanlagen, Bergbahnen/Skilifte, Bahnhöfe etc. (Parkplätze an den Zielorten der Fahrten)

Für die Umsetzung von Parkierungsmassnahmen im Rahmen der Baugesetzgebung ist dagegen eine Klassierung nach der Zuordnung von grundsätzlicher Bedeutung. Dabei wird unterschieden zwischen den sogenannten objektgebundenen Pflichtparkplätzen und den nicht an ein Objekt gebundenen freien Parkplätzen. Während für die Kategorie der objektgebundenen Parkplätze eine Erstellungspflicht besteht, die unter Umständen durch eine Ersatzabgabe abgegolten werden kann, fehlt bei den freien Parkplätzen eine Erstellungspflicht und mithin auch die Möglichkeit zur Erhebung einer Ersatzabgabe.

Im weiteren gebräuchlich sind insbesondere Klassierungen nach dem Eigentum, der Zugänglichkeit, der Bewirtschaftungsart sowie der zulässigen Parkierungsdauer:



## Teil 2: Pflichtparkplätze

### 3. Regelung der objektgebundenen Pflichtparkplätze

Die Verpflichtung von Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, die für die Nutzung ihrer Liegenschaften erforderlichen Parkplätze bereitzustellen, gehört heute zum notwendigen Bestandteil jeder kantonalen und kommunalen Baugesetzgebung. Die Parkplatzverpflichtung zählt dabei fraglos zu den baulichen Grundanforderungen an Bauten und Anlagen und besteht daher allgemein und nicht nur dort, wo öffentliche Parkierungsmöglichkeiten fehlen oder wo beim Parkieren von Fahrzeugen im öffentlichen Verkehrsraum polizeiwidrige Zustände zu befürchten wären. Nach Art. 13 KRG hat denn auch allgemein, wer Gebäude und Anlagen erstellt, erweitert oder in ihrem Zweck ändert, eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge zu errichten. Sache der Gemeinden dagegen ist es, die Erstellungspflicht zu konkretisieren und in ihren Baugesetzgebungen die notwendigen Anordnungen bezüglich der Anzahl, Lage und Anordnung von Pflichtparkplätzen zu treffen. Die Erfüllung dieser Aufgabe bildet einen wesentlichen Bestandteil jeder kommunalen Parkraumplanung.

In Gemeinden mit geringem Verkehrsaufkommen wird sich die Regelung der objektgebundenen Pflichtparkplätze gewöhnlich auf Vorschriften im Baugesetz über die notwendige Anzahl Parkplätze beschränken. Auch in diesen Gemeinden können jedoch vor allem in Ortskernen räumliche Probleme bei der Bereitstellung von Pflichtparkplätzen bestehen, welche zusätzliche Regelungen im Baugesetz erfordern. Als solche fallen vor allem Vorschriften über die Beteiligung an Gemeinschaftsanlagen sowie über die Befreiung von der Parkplatzverpflichtung durch Leistung einer Ersatzabgabe in Betracht.

Als Arbeitshilfe für den Erlass von Vorschriften über die Pflichtparkplätze und Gemeinschaftsanlagen steht den Gemeinden das von der Bündner Vereinigung für Raumplanung herausgegebene Musterbaugesetz für Bündner Gemeinden, Ausgabe 1995 (MBauG 95), zur Verfügung, welches Vorschläge über die Pflichtparkplätze (Art. 31), die Ersatzabgabe (Art. 32), die Anordnung von Abstellplätzen (Art. 33) und über Gemeinschaftsanlagen (Art. 121) enthält.

In vielen kommunalen Baugesetzen stimmt die Umschreibung der Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge noch mit den veralteten VSS Normen überein. Eine Anpassung der überholten Regelungen an die heutigen VSS Normen und an die verkehrsplanerischen Zielsetzungen gemäss Seite 2 berücksichtigt zweckmässigerweise die Vorschläge des Musterbaugesetzes.

Art. 31 MBauG legt allerdings für verschiedene Nutzungen lediglich die minimale Anzahl Pflichtparkplätze fest, ohne gleichzeitig die maximal zulässige Anzahl Parkplätze zu begrenzen. Für Parkplätze zu Büro- und Gewerbebauten, Verkaufslokalen und Restaurants (Parkplätze an den Zielorten der Fahrten) werden indessen mit Vorteil auch Höchstwerte definiert. Diese Werte sollten zudem in besonderen Fällen durch die Baubehörde herabgesetzt werden können.

Eine entsprechende Ergänzung von Art. 31 Abs. 2 MBauG könnte in etwa wie folgt lauten:

*Die Werte für Büro- und Gewerbebauten, Verkaufslököale und Restaurants dürfen nicht überschritten werden. Wo es die Verhältnisse erfordern, werden sie durch die Baubehörde unter Beachtung der Reduktionsfaktoren der VSS Normen auf einen verpflichtenden Wert reduziert.*

Einnahmen aus Ersatzabgaben sind gemäss Vorschlag des Musterbaugesetzes für die Erstellung öffentlicher Parkplätze zu verwenden (Art. 32 Abs. 3 MBauG). Es empfiehlt sich, diese Zweckbindung etwas zu erweitern und die Einnahmen aus den Ersatzabgaben auch für die Mitfinanzierung des kommunalen öffentlichen Verkehrs, von Fussgängeranlagen und Radwegen sowie von Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zur Verfügung zu stellen. Eine entsprechende Vorschrift im Baugesetz könnte wie folgt lauten:

*Der Ertrag der Abgaben ist für die Erstellung öffentlicher Parkplätze sowie für Investitions- und Betriebsaufwendungen für den kommunalen öffentlichen Verkehr, den Bau von Radwegen und besonderen Fussgängeranlagen sowie für Massnahmen der Verkehrsberuhigung zu verwenden.*

In Gemeinden mit mittlerem bis grösserem Verkehrsaufkommen genügen in der Regel baugesetzliche Vorschriften allein zur Lösung der Probleme nicht, vor allem dann nicht, wenn sich gebietsweise unterschiedliche Regelungen aufdrängen. Diese Gemeinden werden ihre Parkierungsprobleme nur mit einer umfassenderen Parkraumplanung lösen können, welche auch Massnahmen im Generellen Erschliessungsplan und weitergehende Regelungen im Baugesetz miteinschliesst. Teil 3 zeigt auf, wie eine solche umfassende Parkraumplanung durchgeführt und umgesetzt werden kann.

## Teil 3: Umfassende kommunale Parkraumplanung

Eine umfassendere kommunale Parkraumplanung drängt sich auf, wenn zur Lösung der örtlichen Verkehrsprobleme räumliche Anordnungen im Generellen Erschliessungsplan und weitergehende baugesetzliche Regelungen für objektgebundene Pflichtparkplätze notwendig werden. Entsprechende Planungen erfordern eine sorgfältige Abstimmung mit der örtlichen Nutzungsplanung unter Einbezug aller nicht objektgebundenen freien Parkplätze. Zu beachten sind ferner allfällige Vorgaben des kantonalen Richtplans.

Die nachfolgenden Kapitel zeigen auf, wie eine umfassende kommunale Parkraumplanung erarbeitet und dargestellt werden kann. Je nach Situation in einer Gemeinde können sich dabei einfachere oder weitergehende Planungen und Regelungen aufdrängen. In jedem Fall sollte die Planung die folgenden drei Elemente enthalten:

### Elemente einer kommunalen Parkraumplanung

Phase 1      **Grundlagen**

Phase 2      **Konzept**

Phase 3      **Umsetzung**

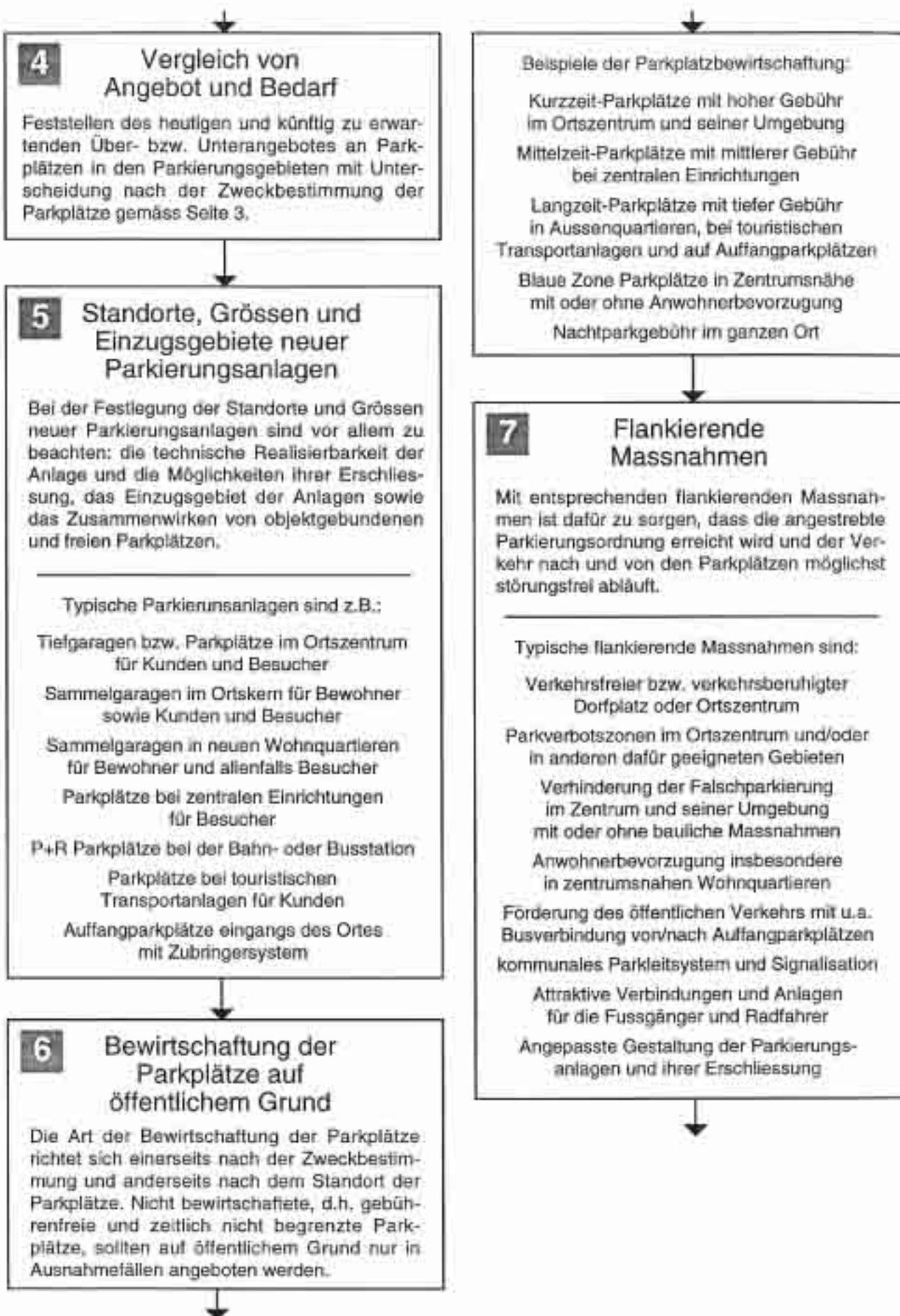
## 4. Aufbau einer kommunalen Parkraumplanung in der Übersicht

<b>Grundlagen</b>	1	Festlegen von Parkierungsgebieten	Aufteilung des Gemeindegebietes in Parkierungsgebiete von geeigneter Grösse unter Berücksichtigung der heutigen und zukünftigen Nutzung sowie der Groberschliessung für den motorisierten Individualverkehr (mIV) und den öffentlichen Verkehr (öV).
	2	Heutiges Angebot an Parkplätzen und wichtigste Probleme	Feststellen des heutigen Parkplatzangebotes in den einzelnen Parkierungsgebieten. Unterscheiden nach: Zweckbestimmung, Eigentum, Zugänglichkeit, Bewirtschaftung und max. Parkierungszeit. Quantitative und qualitative Probleme bei der Parkierung
	3	Heutiger und zukünftiger Bedarf an Parkplätzen	Berechnen des heutigen und zukünftigen Bedarfs sowie des zu realisierenden Angebotes an Parkplätzen in den einzelnen Parkierungsgebieten mit Unterscheidung nach der Zweckbestimmung.  Abstimmen des Bedarfs bzw. des zu realisierenden Angebotes an Parkplätzen auf die Siedlungsgrösse, die Angebote des öffentlichen Verkehrs, das Angebot an Rad- und Fusswegen, die mögliche Mehrfachnutzung von Parkplätzen, die zulässige Belastung des Strassennetzes sowie die Belastbarkeit der Umwelt.
	4	Vergleich von Angebot und Bedarf	Feststellen des heutigen und zukünftig zu erwartenden Über- bzw. Unterangebotes an Parkplätzen in den einzelnen Parkierungsgebieten mit Unterscheidung nach der Zweckbestimmung.
<b>Konzept</b>	5	Standorte, Grössen und Einzugsgebiete neuer Parkierungsanlagen	Festlegen der Standorte (inklusive Erschliessung), ungefähren Grössen und Einzugsgebiete von neuen grösseren Parkierungsanlagen. Abklären der technischen und finanziellen Machbarkeit.
	6	Bewirtschaftung der Parkplätze	Festlegen der Zweckbestimmung und Bewirtschaftungsart von bestehenden und zusätzlich zu realisierenden Parkplätzen.
	7		Festlegen von flankierenden Massnahmen wie: Freihaltung von geeigneten Flächen vom Autoverkehr, Parkverbote und/oder Verhinderung der Falschparkierung, zweckmässige Führung des Verkehrs nach/von den Parkierungsanlagen, Angebot von Transportmitteln nach und von dezentralen Parkierungsanlagen etc.  Die Teile 5-7 stellen den zentralen Teil der Parkraumplanung dar.
<b>Umsetzung</b>	8	Ortsplanerische Umsetzung und Verfahrensfragen  Grundsätze für die Erstellung, den Betrieb und die Finanzierung	Umsetzen und Darstellen der Parkraumplanung im Zonenplan, im Generellen Erschliessungsplan und im Baugesetz.
	9		Verfahren hinsichtlich: Realisierung von Gemeinschaftsanlagen insbesondere für Bewohner und Kunden/Besucher im Ortskern, Zusammenwirken von objektgebundenen Parkplätzen (gemäss Baugesetz) und freien Parkplätzen, Regelung Ersatzabgaben etc.  Fragen der Finanzierung von Parkierungsanlagen inklusive der Verwendung der Einnahmen aus Parkierungsgebühren.

## 5. Schrittweises Vorgehen im Detail

Im folgenden wird der Planungsablauf gemäss Übersicht auf Seite 6 konkretisiert. Aus der Problemstellungen lässt sich dabei das Vorgehen bei der praktischen Anwendung ableiten





8

Ortsplanerische Umsetzung und Verfahrensfragen

Der Parkraumbedarf eines Ortes oder einzelner Gebiete innerhalb eines Ortes hängt entscheidend von den darin vorgesehenen Grundstücksnutzungen ab. Das Parkplatzangebot andererseits bestimmt massgeblich das Verkehrsaufkommen des Ortes. Nutzungsplanung und Parkraumplanung stehen mithin in einer Wechselbeziehung, welche der Abstimmung in der Grundordnung der betreffenden Gemeinde bedarf. Massnahmen der Parkraumplanung sind daher im Baugesetz (BauG) und im Generellen Erschliessungsplan (GEP) zu treffen. Die Bewirtschaftung von Parkplätzen dagegen wird mit Vorteil in einem separaten Erlass (Verkehrsreglement, Parkierungsreglement) geregelt.

Für den Erlass von Parkierungsvorschriften im Baugesetz und Generellen Erschliessungsplan ist die Unterscheidung von objektgebundenen Pflichtparkplätzen und nicht objektgebundenen öffentlich zugänglichen Parkplätzen bedeutsam. Im Folgenden werden daher diese beiden wichtigen Kategorien von Parkplätzen getrennt behandelt.

8.1 Berücksichtigung von objektgebundenen Pflichtparkplätzen im GEP

Bei den objektgebundenen Pflichtparkplätzen ist zwischen den Parkplätzen an den Quellorten der Fahrten (insbesondere bei den Wohnungen und touristischen Unterkünften) einerseits und den Parkplätzen an den Zielorten der Fahrten (Arbeitsplätze, Einkaufsorte, Dienstleistungsbetriebe und Verwaltungen, Freizeitorte, touristische Anlagen und Einrichtungen etc.) andererseits zu unterscheiden.

Von den Pflichtparkplätzen bei den Quellorten der Fahrten eignen sich zur Berücksichtigung im GEP insbesondere Sammelgaragen in noch nicht oder erst teilweise überbauten Wohnquartieren. Die zugehörigen Vorschriften beinhalten üblicherweise die Verpflichtung der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zur Beteiligung an der Anlage (vgl. hierzu die vorgeschlagenen Regelungen in Art. 31 Abs. 3 und 4 sowie Art. 121 MBauG).

Bei den Pflichtparkplätzen an den Zielorten der Fahrten ist für die Überführung der Parkraumplanung in die Grundordnung von wesentlicher Bedeutung, ob die objektgebundenen Pflichtparkplätze in Fussgängerdistanz zu den Zielorten der Fahrten erstellt werden können oder ob sie abseits der Zielorte der Fahrten mit ergänzendem Zubringersystem bereitgestellt werden müssen. Zweckmässigerweise wird daher zwischen folgenden zwei Fällen unterschieden:



Von den Pflichtparkplätzen bei den Zielorten der Fahrten eignen sich für eine Regelung im GEP:

**Gemäss Fall A:** Sammelgaragen für Kunden/Besucher (und ev. Bewohner) im Ortskern mit der Verpflichtung der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zur Beteiligung sowie grössere Parkierungsanlagen bei besonderen Nutzungen wie Einkaufszentren, öffentliche Bauten, Sportanlagen, touristische Einrichtungen etc.

**Gemäss Fall B:** permanente bzw. temporäre Auffangparkplätze für touristische Einrichtungen (z.B. Bergbahnen), Freizeit- und Sportanlagen, bestimmte Dienstleistungsbetriebe oder für besondere Veranstaltungen mit ergänzendem Zubringerbuss.

Die Verpflichtung zur Bereitstellung objektgebundener Pflichtparkplätze abseits der Zielorte der Fahrten mit ergänzendem Zubringersystem verlangt entsprechende Vorschriften im Baugesetz. Eine mögliche Regelung im Rahmen der baugesetzlichen Bestimmungen über die Pflichtparkplätze könnte etwa wie folgt lauten:

*Lassen die Verkehrsverhältnisse oder Anordnungen des Generellen Erschliessungsplanes die Bereitstellung der Pflichtparkplätze auf dem Baugrundstück oder in nächster Nähe (Fussgängerdistanz) auf privatem Boden nicht zu, kann die Baubehörde die Bereitstellung der Pflichtparkplätze abseits der Bauparzelle zulassen oder anordnen und die Bauherrschaft verpflichten, für einen Transportdienst nach/von diesen Parkplätzen zu sorgen, bzw. sich an einem bestehenden Zubringersystem zu beteiligen. Vorbehalten bleibt die Erhebung von Ersatzabgaben in Fällen, in denen sich die Verpflichtung zur Bereitstellung der Parkplätze abseits der Bauparzelle und/oder zum Betrieb eines Zubringersystems als unzumutbar erweist.*

Grundsätzlich haben die Parkplatzverpflichteten das Zubringersystem selbst zu betreiben, sofern sie sich nicht an einem bereits bestehenden System beteiligen können. Ein Loskauf von der Betriebspflicht dagegen sollte nur für besondere Fälle vorgesehen werden. Entsprechend wären etwa die gesetzlichen Bestimmungen über die Ersatzabgaben wie folgt zu ergänzen:

*Erweist sich in besonderen Fällen die Verpflichtung zum Betrieb eines Zubringersystems bei Bereitstellung der Pflichtparkplätze abseits der Bauparzelle als unzumutbar oder unterhält die Gemeinde bereits einen eigenen Transportdienst, kann die Verpflichtung zum Betrieb des Zubringersystems durch die Leistung einer wiederkehrenden Ersatzabgabe abgegolten werden.*

Nachfolgendes Beispiel soll ferner zeigen, wie etwa eine wiederkehrende Ersatzabgabe umschrieben werden könnte:

*Die jährlich wiederkehrende Ersatzabgabe für die Befreiung von der Verpflichtung zum Betrieb eines Zubringersystems beträgt mindestens Fr. .... und maximal Fr. .... pro Pflichtparkplatz und Jahr. Die Höhe der Abgabe wird von der Baubehörde jährlich auf Grund der von der Gemeinde im Vorjahr für den Transportdienst aufgewendeten Kosten abzüglich der Transporteinnahmen und unter Berücksichtigung der am Transportdienst beteiligten öffentlichen und privaten Interessen festgelegt.*

## 8.2 Berücksichtigung von nicht objektgebundenen öffentlichen Parkplätzen im GEP

Bestehende und zukünftige nicht objektgebundene Parkplätze in grösseren öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen (z.B. öffentliches Parkhaus im Ortszentrum) sind in den GEP aufzunehmen, und zwar unabhängig davon, ob die Anlagen auf öffentlichem oder privatem Grund stehen bzw. erstellt werden.

### 8.3 Sonderregelungen in Gemeinden mit grossen Verkehrs- und Umweltproblemen

Setzt sich eine Gemeinde zum Ziel, eine weitere Zunahme des Verkehrs und mithin von Parkraum in Teilgebieten oder auf dem ganzen Gemeindegebiet zu begrenzen, kann der für die definierten Parkierungsgebiete ermittelte zukünftige Bedarf an Parkplätzen bei den Zielorten der Fahrten (vgl. Seite 7) auch als maximal mögliches zukünftiges Angebot sowohl an objektgebundenen als auch an nicht objektgebundenen Parkplätzen festgelegt werden, ohne dass gleichzeitig jedoch die notwendige Anzahl Pflichtparkplätze herabgesetzt wird. In diesem Falle vergibt die Baubehörde, oder allenfalls eine besonders dafür eingesetzte Kommission, an die Bauwilligen entsprechende Parkplatz-Kontingente im Rahmen der festgelegten Gesamtmenge. Ist diese ausgeschöpft, können zusätzliche Bauwillige keine zusätzlichen Parkplätze mehr erstellen und haben sich in schon bestehende Anlagen einzukaufen oder die Parkplätze gemäss dem Fall B auszulagern. Die Verwirklichung dieser Lösung bedingt entsprechende Bestimmungen im Generellen Erschliessungsplan bzw. im Baugesetz. Wird mit der Festlegung der maximal zulässigen Angebote auch der Pflichtbedarf herabgesetzt, können die Parkplatzverpflichteten im Rahmen der Befreiung von der Parkplatzverpflichtung nicht mehr zu Ersatzlösungen oder Ersatzabgaben verpflichtet werden. Auf die Herabsetzung des Pflichtbedarfes wird daher mit Vorteil verzichtet.

Da vor allem Betriebe Parkplatzprobleme verursachen, könnte eine weitere Zunahme des Verkehrs in Zentrumsgebieten auch mit Massnahmen gemäss dem Fall B gegenüber objektgebundenen Pflichtparkplätzen (an den Zielorten der Fahrten) kombiniert mit Nutzungsbeschränkungen für Dienstleistungs- und Produktionsbetriebe erreicht werden. So könnte z. B. die baugesetzliche Bestimmung über den Störungsgrad (vgl. hierzu Art. 51 MBauG) wie folgt erweitert werden:

*In Fussgängerzonen sowie in den im Generellen Erschliessungsplan bezeichneten Gebieten mit hoher Verkehrsbelastung werden neue Dienstleistungs- und Produktionsbetriebe sowie wesentliche Umbauten und Erweiterungen bestehender Betriebe nur zugelassen, wenn der nach Gesetz erforderliche Parkraum nach den Vorgaben des Generellen Erschliessungsplanes ausserhalb der Gebiete bereitgestellt und die Verbindung zu den Parkplätzen durch ein Zubringersystem sichergestellt wird. Unterhält die Gemeinde bereits ein Transportsystem, kann die Verpflichtung zur Bereitstellung eines eigenen Zubringersystems durch Leistung einer Ersatzabgabe abgegolten werden.*

### 8.4 Bewirtschaftung der Parkplätze und polizeiliche Kontrolle

Gemäss der grossrätlichen Ausführungsverordnung zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr (GAV zum SVG) kann der örtliche Verkehr grundsätzlich durch Gemeindevorschriften geregelt werden, wobei alle Verkehrssignale und Markierungen (und damit auch die Anordnung von Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum) der Zustimmung durch den Kanton bedürfen. Die Markierung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund, die Signalisation von Parkverboten bzw. Parkverbotszonen und die Art der Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze ist in einem zweistufigen Verfahren mit den entsprechenden Einsprachemöglichkeiten zuerst in der Gemeinde und anschliessend im Kantonsamtsblatt zu publizieren.

Die Kompetenzen auf Gemeindeebene betreffend die Anordnung und Bewirtschaftung der Parkplätze auf öffentlichem Grund werden zweckmässigerweise in einem kommunalen Verkehrs- oder Parkierungsreglement geregelt und dabei an den Gemeindevorstand delegiert. Dieser ist demnach (unter Beachtung der kantonalen Vorschriften) zuständig für die Markierung von Parkplätzen, die Festlegung der Bewirtschaftungsart (nichtbewirtschaftete Parkplätze, Blaue Zone ohne oder mit Parkkarten für Anwohner, gebührenpflichtige Parkplätze, Nachtparkgebühren etc.). Die Höhe der Parkierungsgebühren ist im Reglement festzulegen oder, bei Delegation an die Exekutive, zumindest als Gebührenrahmen abzustecken.

Für die Kontrolle der Parkierung sind gemäss der GAV zum SVG die Polizeiorgane des Kantons zuständig, wobei der Kanton einzelne Gemeinden bzw. bestimmte Gemeindefunktionäre zur Durchführung des Ordnungsbussenverfahrens ermächtigen kann. Diese Regelung drängt sich insbesondere für Gemeinden auf, die eine konsequente Parkraumbewirtschaftung anstreben und (allein oder mit benachbarten Gemeinden zusammen) über entsprechendes Personal zur Überwachung der Parkierung verfügen.

## 9 Grundsätze für die Erstellung, den Betrieb und die Finanzierung

Für die Erstellung, den Betrieb, den Unterhalt und die Erneuerung von Parkierungsanlagen sowie die Tragung der damit verbundenen Kosten hat grundsätzlich das Verursacherprinzip zu gelten. Dasselbe gilt für notwendige flankierende Massnahmen. Für die verschiedenen Arten von Parkierungsanlagen eignen sich etwa folgende Regelungen:

### 9.1 Objektgebundene Pflichtparkplätze

Objektgebundene Pflichtparkplätze sind Anlagen der Feinerschliessung. Sie sind daher ausschliesslich durch die Eigentümerinnen und Eigentümer der parkplatzverpflichteten Grundstücke zu erstellen.

Für Einzelanlagen erübrigen sich besondere Regelungen. Dies gilt auch für Einzelanlagen, welche gemäss Fall B abseits der Zielorte der Fahrten mit Zubringersystem erstellt werden. Auch hier gehen die Kosten von Parkplätzen und Zubringersystem ausschliesslich zu Lasten der Parkplatzverpflichteten.

Für Gemeinschaftsanlagen ist zu unterscheiden:

Für Gemeinschaftsanlagen, welche gemäss Fall A in Fussgängerdistanz zu den parkplatzverpflichteten Grundstücken erstellt werden, sind in der Praxis verschiedene Regelungen gebräuchlich:

- Erstellung, Betrieb und Finanzierung der Gemeinschaftsanlage durch die Parkplatzverpflichteten auf privatrechtlicher Basis (Vertragsrecht, Gesellschaftsrecht, Sachenrecht) oder auf öffentlichrechtlicher Grundlage (Quartierplan).
- Erstellung, Betrieb und Finanzierung der Gemeinschaftsanlage durch das Gemeinwesen. Abgabe der notwendigen Anzahl Pflichtparkplätze an Private gegen Leistung einer Einkaufsgebühr in der Höhe der Erstellungskosten der Parkplätze und einer wiederkehrenden Gebühr zur Abgeltung der jährlichen Betriebskosten. Möglich ist auch der Einkauf auf privatrechtlicher Grundlage (Erwerb von Nutzungsrechten).
- Erstellung, Betrieb und Finanzierung der Gemeinschaftsanlage durch eine Parkhausgesellschaft (AG, GmbH, Genossenschaft) auf privat- oder gemischtwirtschaftlicher Basis. Beteiligung der Privaten an der Gesellschaft durch Übernahme von Gesellschaftsanteilen oder Erwerb von Nutzungsrechten von der Gesellschaft.

Für die objektgebundenen Pflichtparkplätze gilt ganz allgemein der Grundsatz, dass diese, wenn immer möglich, in natura bereitzustellen sind. Die Abgeltung der Parkplatzverpflichtung durch Leistung einer Ersatzabgabe kommt nur in Frage, wenn die Erfüllung der Parkplatzpflicht wegen der örtlichen Verhältnisse objektiv gar nicht möglich ist, wobei die Unmöglichkeit der Erstellung sowohl auf tatsächlichen (Topographie; Überbauungsstand des Grundstückes) als auch auf rechtlichen (baupolizeilichen oder planungsrechtlichen) Hindernissen beruhen kann.

Für Gemeinschaftsanlagen, welche gemäss Fall B abseits der Zielorte der Fahrten mit Zubringersystem erstellt werden, kommen, sofern die Anlagen samt Zubringersystem nicht von den Parkplatzverpflichteten selbst erstellt, betrieben und finanziert werden, folgende Ersatzlösungen in Frage:

- Die Gemeinde übernimmt in eigener Regie den Zubringerdienst zwischen den ausgelagerten Pflichtparkplätzen und den Zielorten der Fahrten. Die ausgelagerten Parkplätze dagegen werden durch die Verpflichteten selbst erstellt und verbleiben diesen zur eigenen und ausschliesslichen Nutzung. Für die Befreiung von der Pflicht zum Betrieb des Zubringersystems wird von den Parkplatzverpflichteten eine jährlich wiederkehrende Ersatzabgabe und von den Benützern des Transportsystems allgemein eine Transporttaxe erhoben.

- Die Gemeinde erstellt die ausgelagerten Pflichtparkplätze und betreibt das Zubringersystem in eigener Regie. Die Privaten übernehmen die notwendige Anzahl Pflichtparkplätze gegen Entrichtung einer Einkaufsgebühr zur eigenen und ausschliesslichen Nutzung. Zur Finanzierung des Zubringersystems werden jährlich wiederkehrende Ersatzabgaben sowie Transporttaxen erhoben.
- Die Gemeinde erstellt abseits des Siedlungskerns öffentlichen Parkraum und betreibt ein Zubringersystem in eigener Regie. Die privaten Parkplatzverpflichteten werden gegen Leistung der einmaligen Ersatzabgabe von der Parkplatzverpflichtung und gegen Leistung einer jährlich wiederkehrenden Ersatzabgabe von der Verpflichtung zum Betrieb des Zubringersystems befreit. Zudem werden für die Benützung des Zubringersystems Transporttaxen erhoben.

Auch für Pflichtparkplätze, die gemäss Fall B bereitzustellen sind, gilt der Grundsatz, dass die Parkplatzverpflichtung und die Verpflichtung zum Betrieb des Zubringersystems vorab in natura zu erfüllen sind. Die im Vergleich mit dem Fall A voraussichtlich höheren Kosten sowie wirtschaftliche Gründe sprechen jedoch zumindest beim Betrieb des Zubringersystems eher für Ersatzlösungen durch die Gemeinde.

## 9.2 Nicht objektgebundene öffentliche Parkplätze

Für die Finanzierung von nicht objektgebundenen, allgemein zugänglichen Parkplätzen, welche von der Gemeinde und nicht von Privaten erstellt werden, bestehen folgende Möglichkeiten:

Liegt die von der Gemeinde erstellte Anlage in nützlicher Fussgängerdistanz privater Grundstücke und erfahren diese durch den Bau der Anlage einen wirtschaftlichen Sondervorteil, können die Eigentümerinnen und Eigentümer der im Einzugsgebiet gelegenen Grundstücke zur Leistung von Beiträgen (Vorzugslasten) herangezogen werden. Die Erhebung von Mehrwertbeiträgen setzt dabei weder eine Parkplatzverpflichtung der Beitragspflichtigen voraus, noch können die Beiträge Ersatz für eine nichterfüllbare Parkplatzverpflichtung bilden. Die Erhebung der Beiträge erfolgt in einem Beitragsverfahren gemäss Art. 24 ff. KRVO oder auf Grund eigener Verfahrensvorschriften der Gemeinde (Art. 29 KRVO).

Für Parkierungsanlagen, welche abseits des Siedlungsgebietes errichtet werden, können keine Beiträge an den Bau der Anlage erhoben werden, da sich bei grösseren Entfernungen zwischen Parkierungsanlage und Grundstücken keine Sondervorteile mehr bestimmen lassen.

Für die Finanzierung nicht objektgebundener, öffentlicher Parkplätze fallen sodann Benützungsgebühren in Betracht. Ganz allgemein gilt, dass sämtliche allgemein zugänglichen, nicht an ein Objekt gebundenen Parkplätze samt allfälligen zugehörigen flankierenden Massnahmen gemäss Verursacherprinzip von den Benutzerinnen und Benützern der Parkplätze zu finanzieren sind, und zwar unabhängig davon, ob die Parkplätze der öffentlichen Hand oder Privaten gehören. Dies bedeutet, dass in der Regel auf sämtlichen allgemein zugänglichen Parkplätzen kostendeckende Parkierungsgebühren einzuführen sind. Bei den Parkplätzen auf öffentlichem Grund darf dabei ab einer halben Stunde Parkierungszeit zur eigentlichen Gebühr auch eine zusätzliche Taxe für den gesteigerten Gemeindegebrauch erhoben werden.

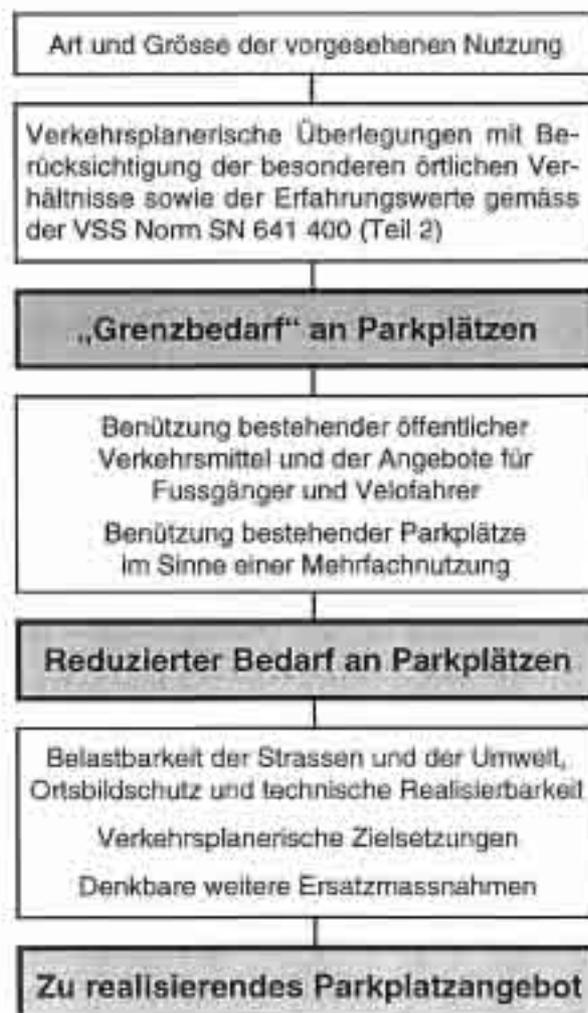
Die konsequente Anwendung des Verursacherprinzips verlangt schliesslich, dass auch die Parkplätze, welche Pendlern reserviert sind, bewirtschaftet werden. Bei Parkplätzen für Angestellte der Gemeinde oder des Kantons kann dies über Parkierungsgebühren oder Lohnabzüge geschehen. Private Firmen sind aufzufordern, ihren Angestellten freiwillig Parkplätze nur gegen Entgelt zur Verfügung zu stellen.

Schliesslich fallen für die Finanzierung nicht objektgebundener freier Parkplätze auch die Einnahmen aus Ersatzabgaben in Betracht. Ganz allgemein sind die Einnahmen der Gemeinde aus sämtlichen Gebühren im Zusammenhang mit der Parkierung (Ersatzabgaben, Parkierungsgebühren, Parkkarten etc.) sowohl für ihre Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Bau, dem Betrieb und dem Unterhalt von Parkplätzen auf öffentlichem Grund als auch für Investitions- und Betriebsaufwendungen für den kommunalen öffentlichen Verkehr, den Bau von Radwegen und besonderen Fussgängeranlagen sowie für Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zu verwenden.

## 6. Spezialuntersuchungen

In der einschlägigen VSS Norm SN 641 400 (Teil 1) sind mit Bezug auf den Parkplatzbedarf bei gebräuchlichen Nutzungen wie Wohnen, traditionelle Gewerbebetriebe, Dienstleistungsbetriebe, Verkaufsgeschäfte etc. Richtwerte ausgewiesen, welche sich als Grundlage für die Berechnung des zu realisierenden Angebotes an Parkplätzen in den allermeisten Fällen direkt übernehmen lassen. Für die Berechnung des Parkplatzbedarfs bei anderen Bauten und Anlagen wie Unterhaltungsstätten, öffentliche Bauten, Sportanlagen, Bahnhöfe, touristische Transportanlagen, besondere Gewerbebetriebe und Industriebetriebe etc. lassen sich keine allgemein gültigen Richtwerte festlegen, sondern es sind in jedem Falle Spezialuntersuchungen notwendig.

Solche Spezialuntersuchungen werden zweckmässigerweise analog dem Vorgehen bei der Berechnung des Parkplatzbedarfs für gebräuchlichen Nutzungen gemäss Seite 7 durchgeführt. Als Grundlage der Berechnung dienen dabei anstelle von Richtwerten den Umständen angepasste verkehrsplanerische Überlegungen sowie die in der VSS Norm SN 641 400 (Teil 2) aufgeführten Erfahrungswerte. Mit in die Überlegungen einzubeziehen sind allfällige besondere verkehrspolitische bzw. verkehrsplanerische Zielsetzungen sowie ergänzende Ersatzmassnahmen zur weitergehenden Reduktion des Parkplatzbedarfs:

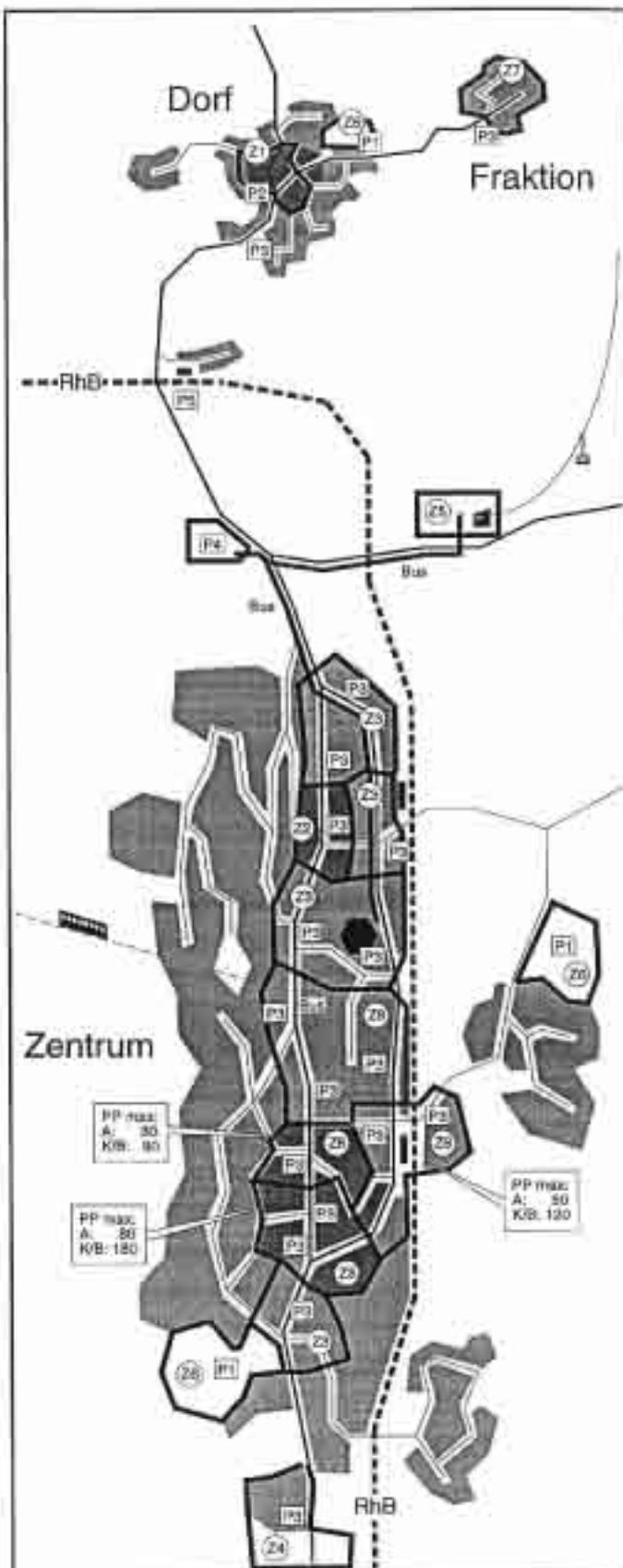


## 7. Typische Darstellungen in einer kommunalen Parkraumplanung (Stufe Konzept)

Angebot/Bedarf an Parkplätzen	Parkierungsgebiet xy		
	Angebot heute	Bedarf heute	Bedarf morgen
PP bei Wohnungen für die Bewohner	40	50	90
PP bei Wohnungen für die Besucher	4	5	9
PP übliche Nutzungen für Angestellte	90	70	80
PP übliche Nutzungen für Kunden/Besucher	140	100	210
PP für Sonderfälle für Angestellte	20	20	40
PP für Sonderfälle für Kunden/Besucher	180	120	360

- Beispiele zum Fall A**
- (Z1) Parkierungsgebiet Ortskern mit Sammelgarage für Bewohner und Kunden/Besucher
  - (Z2) Parkierungsgebiet Ortszentrum mit Parkplätzen für Kunden/Besucher
  - (Z3) Parkierungsgebiet zentrumsnahes Mischgebiet mit Parkplätzen für Kunden/Besucher
  - (Z4) Parkierungsgebiet Gewerbe mit Parkplätzen für Angestellte und Kunden/Besucher
  - (Z5) Parkierungsgebiet Sonderfall mit Parkplätzen für Kunden/Besucher
  - (Z6) Parkierungsgebiet Wohnen mit Quartierplanpflicht mit Sammelgarage für Bewohner
  - (Z7) Parkierungsgebiet Fraktion mit Parkplätzen für Besucher
  - (Z8) Parkierungsgebiet mit maximaler Anzahl freier und objektgebundener Parkplätze für Angestellte (A) und Kunden/Besucher (K/B)
- (P1) Sammelgarage für Bewohner
  - (P2) Parkplätze für Bewohner u. Kunden/Besucher
  - (P3) Parkplätze für Kunden/Besucher

- Beispiele zum Fall B**
- (P4) Auffangparkplätze für touristische Anlagen und Einrichtungen während der Hochsaison mit: besonderem Zubringerbus
  - (P5) Ausgelagerte Parkplätze mit bestehender öffentlicher Verkehrsverbindung



## B. Rechtliche Grundlagen, Richtlinien und Normen

---

1. Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)
2. Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden (KRG)  
Art. 13: Abstellplätze; Art. 19: Erschliessungsordnung; Art. 32: Genereller Erschliessungsplan
3. Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden (KRVO)  
Art. 18 ff: Erschliessung
4. Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV)  
Art. 19: Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (Parkplätze bei Bahnhöfen)
5. Gemeindegesezt des Kantons Graubünden (GG)  
Art. 45: Vorzugslasten; Art. 46: Gebühren
6. Musterbaugesetz für Bündner Gemeinden, Ausgabe 1995 (MBauG 95)  
Art. 17: Genereller Erschliessungsplan; Art. 31 ff: Abstellplätze für Motorfahrzeuge;  
Art. 108 ff: Finanzierung; Art. 118 ff: Quartierplanung
7. Musterreglement über die Verkehrserschliessung für Bündner Gemeinden, Ausgabe 1992 (MVkR 92)  
Art. 6: Grundsatz; Art. 11: Öffentl. Parkierungsanlagen; Art. 12: Transportanlagen; Art. 16 ff: Finanzierung
8. Massnahmenplan Lufthygiene, Kanton Graubünden 1992  
Parkplatzbewirtschaftung, Falschparkierung, Anwohnerbevorzugung, Parkleitsystem, Pflichtparkplätze etc.
9. VSS Norm SN 641 400 Parkieren 1993  
Richtwerte für den Grenzbedarf an Parkplätzen, Abminderung des Grenzbedarfs zum reduzierten Bedarf, Hinweise zur Festlegung des effektiven Parkplatzangebotes, Erfahrungswerte für besondere Nutzungen

## 9. Ausgewählte Literatur

---

1. VLP Schriftenfolge Nr. 28: Abstellplätze für Motorfahrzeuge auf privatem Grund und Ersatzlösungen
2. VLP Schriftenfolge Nr. 28a: Abstellplätze für Motorfahrzeuge auf privatem Grund und Ersatzlösungen, Rechtsgutachten
3. Wegleitung zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs, Direktion öffentliche Bauten des Kantons Zürich, 1990
4. Strasse und Verkehr Nr. 11/89: Parkierungsbeschränkungen, November 1989
5. Parkraumbewirtschaftung als Mittel der Verkehrslenkung, Forschungsarbeit SVI 10/81, Oktober 1983
6. Bedarf an Parkfeldern, Verkehrspotentiale und Ganglinien von Gastbetrieben, Bahnhöfen und touristischen Bahnstationen, Forschungsarbeit VSS 12/83, Mai 1986
7. Musterparkplatz-Reglement, Verkehrsclub der Schweiz, Februar 1988
8. Parkraum-Inventare, Amt für technische Anlagen und Lufthygiene des Kantons Zürich, Mai 1992
9. Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, Baudirektion Kanton ZH, 1997