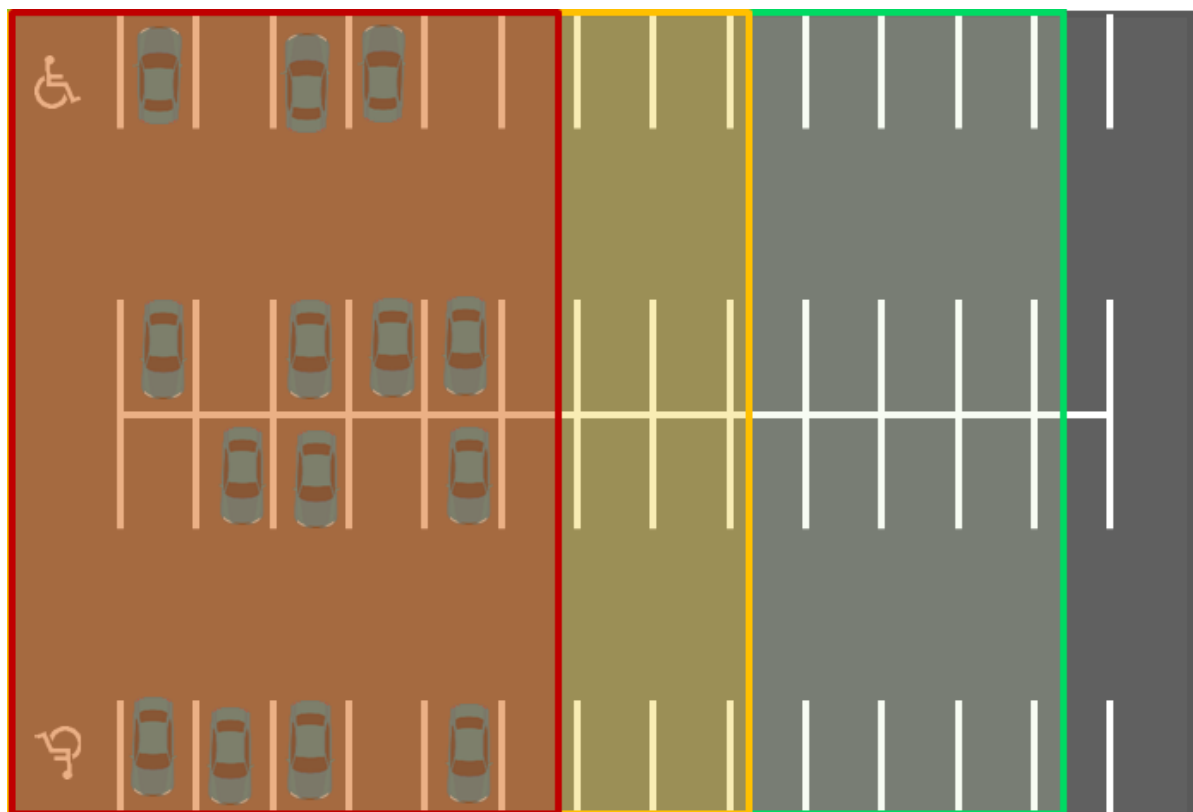


SRS 700.1.2 Reglement über Fahrzeugabstellplätze und Einstellräume auf privatem Grund und Entrichtung von Ersatzabgaben (Abstellplatzreglement)

Totalrevision Mitwirkungsbericht



Version vom 1. Juli 2025

IMPRESSUM

Arbeitsgruppe

Amt für Hochbau und Stadtplanung, Alexander Burkardt

Amt für Tiefbau und Verkehr, Mark Meeder

INHALTSVERZEICHNIS

1	Mitwirkungsverfahren	5
2	Mitwirkungseingaben	5
3	Lesehilfe	5
4	Dank und Zusammenfassung.....	6
5	Mitwirkungsanträge.....	7
	Allgemeine oder die Einleitung betreffende Anträge.....	7
	I. Allgemeine Bestimmungen.....	8
	Art. 1 Geltungsbereich	8
	Art. 2 Definition	10
	Art. 3 Erstellungspflicht	11
	Art. 4 Nachträgliche Erstellungspflicht.....	11
	Art. 5 Private und gemischtwirtschaftliche Gemeinschaftsanlagen	12
	Art. 6 Sicherstellung Benutzbarkeit	12
	II. Gestaltung der Abstellplätze und Einstellräume	14
	Art. 7 Gestaltung	14
	Art. 8 Veloabstellplätze	17
	Art. 9 Abstellplätze für Besucherinnen und Besucher sowie Kundinnen und Kunden	18
	Art. 10 Markierung, Strassenanpassung	19
	III. Anzahl der erforderlichen Abstellplätze und Einstellräume	21
	Art. 11 Massgeblicher Bedarf.....	21
	Art. 12 Normbedarf	24
	Art. 13 Reduktionsplan.....	24
	Art. 14 Motorräder	27
	Art. 15 Velos, Motorfahräder	28
	Art. 16 Abweichungen	29
	IV. Ersatzabgabe.....	35
	Art. 17 Ersatzabgabepflicht	35
	Art. 18 Verwendung der Ersatzabgabe	36
	Art. 19 Höhe der Ersatzabgabe.....	36
	Art. 20 Veranlagung und Fristen.....	37
	Art. 21 Rückerstattung.....	37
	V. Spezialfinanzierung Parkierung	38
	Art. 22 Zweck	38

Art. 23 Äufnung	41
VI. Übergangs- und Schlussbestimmungen	42
Art. 24 Anwendbares Recht	42
Art. 25 Inkrafttreten	44
Anhang 1 Normbedarf für Abstellplätze für Personenwagen	44
Anhang 2 Reduktionsplan	46
Anhang 3 Normbedarf für Abstellplätze für Velos	49
Fragen und allgemeine Anregungen	50
Anhänge des Mitwirkungsberichts	55
Anhang 1: Berechnungsbeispiele	55
Anhang 2: Fotos Tiefgaragenzufahrten	57
Anhang 3: Auszug Botschaft zum Abstellplatzreglement von 1991	59
Anhang 4: Datenatlas Parkierung	60

1 Mitwirkungsverfahren

Mit Beschluss Nr. 168 vom 18. Juni 2024 gab der Stadtrat nach erfolgter zweiter Lesung den Entwurf der Totalrevision zu öffentlichen Mitwirkung frei. Die Bevölkerung wurde über die Medien sowie die städtische Webseite über die Mitwirkung informiert. Die Fraktionen des Gemeinderats sowie der Industrie- und Handelsverein der Region Frauenfeld und der Gewerbeverein Region Frauenfeld wurden per Anschreiben informiert. Die Unterlagen lagen vom 28. Juni bis 30. September 2024 beim Amt für Hochbau und Stadtplanung auf und waren auf der städtischen Webseite aufgeschaltet.

2 Mitwirkungseingaben

Während der Mitwirkungsfrist gingen die nachfolgend aufgeführten 12 Eingabe mit Anträgen ein. Es waren keine weiteren schriftlichen oder telefonischen Anfragen oder Vor-Ort-Gespräche zu verzeichnen.

Nr.	Mitwirkende	Eingabedatum
1-...	B.W. (Privatperson)	7. Juli 2024
2-...	Verein Stadtzentrum mit Zukunft	5. September 2024
3-...	Sozialdemokratische Partei Frauenfeld (SP)	16. September 2024
4-...	Die Mitte Frauenfeld	19. September 2024
5-...	SVP Stadtpartei Frauenfeld	22. September 2024
6-...	Eidgenössisch Demokratische Union Frauenfeld (EDU)	23. September 2024
7-...	Fraktion SVP/EDU Gemeinderat Frauenfeld	23. September 2024
8-...	Grüne Frauenfeld	25. September 2024
9-...	Chrampfe & Hirne (CH)	25. September 2024
10-...	FDP Frauenfeld	29. September 2024
11-...	Mobility Genossenschaft	30. September 2024
12-...	Evangelische Volkspartei Frauenfeld (EVP)	30. September 2024

3 Lesehilfe

Die nachfolgende Zusammenstellung ordnet die Mitwirkungseingaben nach den Abschnitten des Reglements. In der ersten Spalte der Tabelle ist jeweils ersichtlich, wer den Antrag gestellt hat. Die Anträge der Antragstellenden sind nummeriert. Nr. 1-1 steht somit für den ersten Antrag des Antragstellers 1 gemäss obiger Liste. Thematisch sehr ähnliche Anträge werden, wo sinnvoll und der Leserlichkeit dienend, gemeinsam beantwortet. Anträge, welche zu einer Anpassung des Reglementsentwurfs führten oder welche im weiteren Verfahren berücksichtigt werden, sind am linken Rand der Tabelle mit einem grauen Balken markiert. Im Bericht werden zuerst die Anträge behandelt, dann Fragen oder Anregungen der Mitwirkenden.

4 Dank und Zusammenfassung

Das Departement Bau und Verkehr bedankt sich bei allen Mitwirkenden für ihr Engagement und die wertvollen Fragen und Anträge.

Es gingen rund 190 Anträge ein. Rund 50 Anträge wurden durch Anpassung des Reglementsentwurfs oder des Verfahrens berücksichtigt. Die wichtigsten Anpassungen sind (die Nummerierung der Artikel bezieht sich auf den Entwurf gemäss Mitwirkung):

- Art. 4 «Nachträgliche» Erstellungspflicht wurde gestrichen. Dadurch entfiel auch Art. 21 «Veranlagung und Fristen», Abs. 2.
- Art. 6 «Gestaltung» wurde in Abs. 1 bezüglich Verbindlichkeit der VSS-Normen geschärft. Abs. 3, welcher Auflagen aufgrund Verkehrssicherheit und nachhaltiger Abwicklung des Verkehrsgeschehens regelte, wurde gestrichen.
- Art. 11 «Massgeblicher Bedarf» wurde bezüglich der Rundungsregelung geschärft.
- Art. 16 «Abweichungen» wurde aufgeteilt in Art. 15 «Abweichungen» und Art. 16 «Mobilitätskonzept». Wann ein Mobilitätskonzept verlangt wird, wurde geschärft.
- Art. 20 «Höhe der Ersatzabgabe» wurde mit separaten, reduzierten Werten für Motorräder und Velos ergänzt.
- In Art. 23 «Äufnung» wurde die Äufnung durch Einlagen der Stadt (lit. d) gestrichen.
- Art. 24 «Anwendbares Recht» wurde so angepasst, dass bei Inkrafttreten des neuen Rechts hängige Baugesuche nach altem Recht zu beurteilen sind.

Nicht zu einer Anpassung des Reglementsentwurfs führten Anträge zur Anzahl Abstellplätze, geregelt in Art. 11 «Massgeblicher Bedarf», Art. 12 «Normbedarf», Art. 13 «Reduktionsplan sowie Anhang 1 «Normbedarf für Abstellplätze von Personenwagen» und Anhang 2 «Reduktionsplan». Grund dafür ist, dass gleichzeitig Anträge zur deutlichen Reduktion der vorgeschriebenen minimalen und maximalen Anzahl Abstellplätze sowie zur deutlichen Erhöhung bzw. Streichung der Maximalwerte gestellt wurden. Der Entwurf gemäss Mitwirkung enthält Werte, welche fachlich hergeleitet und mit Reglementen ähnlicher Orte vergleichbar sind. Deshalb und aufgrund gegenläufigen Anträge wird auf eine Anpassung der Werte verzichtet.

5 Mitwirkungsanträge

Allgemeine oder die Einleitung betreffende Anträge

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
5-1 6-1 7-1	Neues Recht (erste Zeile)	<i>Antrag:</i> Die gesetzlichen Grundlagen sind mit PBG §4 Abs 1 und §18 Abs 1 Ziff. 15 zu ergänzen. <i>Begründung:</i> Der Vollständigkeitshalber zu ergänzen.	Die im Antrag aufgeführten §§ des PBG regeln die Zuständigkeiten und die Inhalte des Baureglements. Auf eine Ergänzung wird darum verzichtet.
8-1	Ganzes Reglement	<i>Antrag:</i> Gendergerechte Formulierungen im ganzen Reglement. <i>Begründung:</i> –	Die Formulierungen wurden unter Berücksichtigung der Lesbarkeit und des Sprachleitfadens der Stadt gendergerecht überarbeitet.
9-1	Allgemein	<i>Antrag:</i> Bei der Überarbeitung des Reglements handelt es sich um eine Totalrevision. Dennoch wurde die bisherige veraltete Systematik übernommen und die neuen Bestimmungen wurden lediglich punktuell eingefügt. Das Ergebnis vermag nicht zu überzeugen, das Reglement ist nach wie vor unübersichtlich, schwer lesbar und die Abfolge der einzelnen Bestimmungen zum Teil sinnwidrig. Wir stellen den Antrag für das Reglement eine nachvollziehbare Systematik und Gliederung zu schaffen, die wie folgt aussehen könnte: 1. Allgemeine Bestimmungen 2. Personenwagen 3. Velos, Kinderwägen und Motorräder 4. Lage und Gestaltung 5. Ersatzabgabe und Spezialfinanzierung <i>Begründung:</i> –	Das überarbeitete Reglement ist ähnlich aufgebaut wie das bestehende Reglement, welches sich in der bisherigen Anwendung bewährt hat. Weder in der kantonalen Vorprüfung noch in der externen juristischen Prüfung des Entwurfs wurde eine Änderung der Struktur vorgeschlagen. Aus diesem Grund wird darauf verzichtet.
9-2	Allgemein	<i>Antrag:</i> Im erläuternden Bericht (S. 5) wird erwähnt, dass Untersuchungen zur bisherigen Bewilligungspraxis und zu Belegungszahlen vorgenommen wurden. Diese Unterlagen sind wichtig für die Meinungsbildung zum Abstellplatzreglement.	Die Erhebungen von Belegungszahlen beispielhafter privater Parkieranlagen sowie ein Vergleich mit dem geltenden und dem neuen Recht finden sich in Anhang 1 des Mitwirkungsberichts.

		<p>Wir stellen den Antrag, dass diese Unterlagen öffentlich zugänglich gemacht werden.</p> <p><i>Begründung:</i> Um die Auswirkungen der neuen Bestimmungen abschätzen zu können, ist ein Vergleich der Parkplatzzahlen notwendig, die aufgrund des geltenden und des künftigen Reglements erstellt werden müssen bzw. dürfen. Diese Berechnungen sollen anhand konkreter Bauprojekte vorgenommen werden und verschiedene Objektgrößen (EFH, MFH, Siedlung, Arealüberbauung, usw.) und Nutzungen erfassen (z.B. Lindenpark, Trio, Fliederpark, Ergänzungsbau Regierungsgebäude, Lidl, Paketpostzentrum). Wir stellen den Antrag, diese Abklärungen möglichst schnell vorzunehmen und die Ergebnisse öffentlich zugänglich zu machen.</p>	<p>Neben der Vorarbeiten des externen Fachexperten bildeten diese Auswertungen eine der Grundlage für den Reglements-entwurf und wurden dem Stadtrat sowie der Fachkommission Verkehr und Mobilität vorgestellt.</p>
12-3		<p><i>Antrag:</i> Behandlung im Gemeinderat (oder bereits vorgängig im Rahmen einer allfälligen Vernehmlassung) zusammen mit dem Parkierungsreglement</p> <p><i>Begründung:</i> Zwischen dem Abstellplatz- und dem Parkierungsreglement bestehen direkte Zusammenhänge und Abhängigkeiten. Die Reglemente dürfen deshalb nicht isoliert betrachtet werden.</p>	<p>Die beiden Reglemente sind bereits inhaltlich abgestimmt, wurden gemeinsam dem Stadtrat und der Fachkommission Verkehr und Mobilität vorgestellt und durch diese gutgeheissen. Es ist eine gemeinsame Genehmigung im Gemeinderat vorgesehen.</p>

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Geltungsbereich

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
2-1 5-2 6-2 7-2	Art. 1 Abs. 1	<p><i>Antrag:</i> Die Begriffe Motorfahrzeuge/Velo sind durch Begriffe gemäss SVG zu ersetzen (Velo gibt es dort nicht). Zudem soll dieses Reglement auch weitere Verkehrsteilnehmer aufnehmen und regeln (z.B. E-Bikes, E-Scooter, Motorfahräder, und andere fahrzeugähnliche Geräte).</p>	<p>Die Verwendung des Begriffs Velo wurde durch die Fachkommission Verkehr und Mobilität einstimmig gewünscht. Der Begriff ist gesetzlich gut verankert, u.a. im Veloweggesetz (SR 705). Das Reglement regelt nur die aufgeführten Fahrzeugarten. Weitere sowie allfällig zukünftige Fahrzeugarten können nicht mitgemeint sein. Ergibt sich zukünftig Bedarf für eine Regelung, ist eine Revision des Reglements nötig. Ein Abstellplatz für ein Velo kann ansonsten ohne Weiteres auch für eine E-Bike,</p>

		<p><i>Begründung:</i> Es erstaunt doch sehr, dass nun Begriffe in einem Reglement eingeführt werden sollen, die es so in der Gesetzeslandschaft nicht gibt, obwohl es offizielle Begriffe gäbe, die genutzt werden können.</p> <p>Zudem ist nicht nachvollziehbar, dass in der heutigen Zeit ein so enger Begriff gewählt wird (Motorfahrzeuge und Velos), obwohl künftig zahlreiche weitere Fahrzeuge im Verkehr zu erwarten sind, für die ebenfalls Regelungen zu erwarten wären (E-Bikes, E-Scooter, Mofa, usw). Die korrekte Nennung von Begriffen würde der Verständlichkeit dienen. Zudem wäre es zukunftsorientierter, alle Verkehrsteilnehmer zu regeln.</p>	ein E-Scooter oder dergleichen genutzt werden. Eine separate Nennung ist darum nicht nötig.
10-2	Art. 1 Abs. 1	<p><i>Antrag:</i> «Dieses Reglement gilt für das Gebiet der Stadt Frauenfeld ...» ist zu streichen. Der Artikel ist mit den kommunalen Gesetzen, welche die Basis für dieses Reglement sind zu ergänzen.</p> <p><i>Begründung:</i> Die Stadt Frauenfeld kann nur für ihr Gebiet Regelungen erlassen.</p>	<p>Die Formulierung in Anführungszeichen wurde gemäss Vorschlag angepasst.</p> <p>Eine Ergänzung mit zusätzlichen kommunalen Erlassen ist gemäss juristischer Prüfung nicht notwendig.</p>
10-3	Art. 1, Abs. 1 a-c	<p><i>Antrag:</i> Punkte a und b sind zu streichen und mit einem generischen Begriff für alle Fahrzeugarten zu ersetzen. Punkt c ist zu überprüfen, ob mit «privatem Grund» alle möglichen Eigentumsarten abgedeckt werden können.</p> <p><i>Begründung:</i> Die erwähnten Fahrzeugarten werden mit fortschreitender Entwicklung nie vollständig sein. Das Reglement soll auch mittel- und langfristig angewendet werden können.</p>	<p>Punkte a und b: Das Reglement regelt nur die aufgeführten Fahrzeugarten. Weitere sowie allfällig zukünftige Fahrzeugarten können nicht mitgemeint sein. Sollen solche zukünftig geregelt werden, ist eine Revision des Reglements nötig.</p> <p>Punkt c: Die Formulierung «auf privatem Grund» wurde in der nochmaligen juristischen Prüfung für unnötig erachtet und darum gestrichen.</p>
12-2	z.B. Art. 1 Abs. 1	<p><i>Antrag:</i> Der Begriff Velo ist durch den Begriff Fahrrad zu ersetzen.</p> <p><i>Begründung:</i> Die Begriffsänderung dient der Verständlichkeit.</p>	Die Verwendung des Begriffs Velo wurde durch die Fachkommission Verkehr und Mobilität einstimmig gewünscht. Der Begriff ist gesetzlich gut verankert, u.a. im Veloweggesetz (SR 705).

Art. 2 Definition

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
2-2	Art. 2 Abs. 1	<i>Antrag:</i> Hier gilt das Analoge wie in Art. 1. <i>Begründung:</i> Hier gilt das Analoge wie in Art. 1	Siehe Antwort zu Anträgen in Art. 1.
4-1	Art. 2 Abs. 1 Allgemein	<i>Antrag:</i> Verwendung des Begriffs Parkplatz statt Abstellplatz. <i>Begründung:</i> Gesetze sollten möglichst leicht verständlich sein. In der Alltagssprache spricht kaum jemand von «Abstellplätzen», sondern von «Parkplätzen». Korrekterweise müsste ja sonst auch von «Fahrzeugabstellplätzen» die Rede sein. Vor diesem Hintergrund scheint die Verwendung des Begriffs Parkplatz sinnvoll (auch wenn uns bewusst ist, dass der Begriff Abstellplatz in der Rechts- bzw. Verwaltungspraxis durchaus gängig ist).	Der Begriff «Abstellplatz» ist im Normenwesen sowie in der Rechts- und Verwaltungspraxis gängig und wird ohne weitere Erklärungen korrekt verstanden. Unter Parkplatz wird hingegen eine Anlage verstanden, welche aus mehreren Parkfeldern besteht.
5-3 6-3 7-3	Art. 2 Abs. 1	<i>Antrag:</i> Hier auch den Begriff Parkfelder oder Einstellräume verwenden (wie im kantonalen Recht § 88 PBG). <i>Begründung:</i> Wieso wird in Art. 1 der Begriff Parkfeld und Einstellräume verwendet und hier von Abstellplätzen gesprochen? Bitte einheitliche Begrifflichkeiten verwenden.	Art. 1 wurde korrigiert, sodass nun überall der Begriff «Abstellplatz» verwendet wird.
10-4	Art. 2	<i>Antrag:</i> Auf die Aufzählung von Fahrzeugarten ist zu verzichten und ein generischer Begriff zu benutzen <i>Begründung:</i> Analog oben	Das Reglement regelt nur die aufgeführten Fahrzeugarten. Weitere sowie allfällig zukünftige Fahrzeugarten können nicht mitgemeint sein. Sollen solche zukünftig geregelt werden, ist eine Anpassung des Reglements nötig.
11-1	Art. 3 Erstellungspflicht	<i>Antrag:</i> Ergänzung mit zusätzlichem Artikel: «Bauliche Infrastruktur für Ladestationen bei Parkplätzen soll geschaffen werden.» <i>Begründung:</i> s. SIA2060 (2.4.) bezüglich Erstellung von Anzahl Ladeplätze	Auf eine solche Vorschrift wurde bewusst verzichtet, da es Bauherren frei sein soll, Ladestationen für Mieter und Mieterinnen oder Stockwerkeigentümer und Stockwerkeigentümerinnen zu erstellen. Im Rahmen von Bauberatungen wird Planenden aber empfohlen, das Berechnungstool zur SIA 2060 zu benutzen.

Art. 3 Erstellungspflicht

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
2-3 5-4 6-4 7-4	Art. 3 Abs 2	<p><i>Antrag:</i> Bei Umbauten, Erweiterungen, Zweck- oder Nutzungsänderungen von bestehenden Bauten und Anlagen besteht die Erstellungspflicht nur für die zusätzlich erforderliche Anzahl Abstellplätze. Bestehende Parkplätze können bei diesen Vorgängen beibehalten werden. Es besteht somit kein Zwang zur Reduktion von Parkplätzen.</p> <p><i>Begründung:</i> Mit dieser Formulierung wird Klarheit geschaffen, was gilt, wenn nun weniger Parkplätze erforderlich sind als vorher.</p>	Bestehende, rechtmässig bewilligte Abstellplätze sind von Bau- gesuchen für Umbauten, Erweiterungen oder Zweck- und Nutzungsänderungen nicht betroffen. Eine separate Regelung ist nicht nötig. Die vorgeschlagene Formulierung entspräche zudem einer Erweiterung der Besitzstandsgarantie, welche jedoch in § 94 PBG abschliessend geregelt ist.
10-5	Art. 3 Abs 2	<p><i>Antrag:</i> Erweiterung in Absatz 2: «Bestehende Abstellplätze in/auf Bauten und Anlagen behalten ihre rechtliche Bewilligung.»</p> <p><i>Begründung:</i> Sicherstellung des Bestandsschutzes.</p>	

Art. 4 Nachträgliche Erstellungspflicht

Hinweis: dieser Artikel wurde im überarbeiteten Entwurf gestrichen

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
2-4 5-5 6-5 7-5	Art. 4 Abs. 1	<p><i>Antrag:</i> Siehe einleitende Ausführungen (Thema kann so nicht ins Reglement aufgenommen werden, ohne dass auch gleichzeitig über das Parkierungsreglement gesprochen wird).</p> <p><i>Begründung:</i> -</p>	Die beiden Reglemente sind bereits inhaltlich abgestimmt, wurden gemeinsam dem Stadtrat und der Fachkommission Verkehr und Mobilität vorgestellt und durch diese gutgeheissen. Es ist eine gemeinsame Genehmigung im Gemeinderat vorgesehen.
10-6	Art. 4	<p>Muss im Zusammenhang mit dem Parkierungsreglement betrachtet werden.</p> <p><i>Begründung:</i> Siehe Punkt 10-3 unter den grundsätzlichen Überlegungen</p>	
9-1	Art. 4	<i>Antrag:</i> Art. 4 ersatzlos streichen	Die erneute Prüfung dieser Regelung zeigte, dass die nachträgliche Erstellungspflicht gemäss geltendem Recht nie angewen-

		<p><i>Begründung:</i> Eine nachträgliche Erstellungspflicht ist rechtlich problematisch und nicht mehr zeitgemäss.</p>	<p>det wurde. Die bisherige Regelung wurde von § 98 des kantonalen Baugesetzes von 1977 übernommen. In der Revision des kantonalen Baugesetzes von 1995 wurde der entsprechende Abschnitt wegen «Praxisferne» gestrichen.</p> <p>Die im geltenden Recht beschriebenen Sicherheitsthemen sind aber auch heute noch im übergeordneten Recht geregelt, u.a. dem kantonalen Gesetz über Strassen und Wege (StrWG; RB 725.1). Daraus liessen sich nötigenfalls Massnahmen ableiten. Artikel 4 wurde entsprechend gestrichen.</p>
--	--	--	---

Art. 5 Private und gemischtwirtschaftliche Gemeinschaftsanlagen

Hinweis: aufgrund der Streichung von Art. 4 des Entwurfs gemäss Mitwirkung ändert sich im aktuellen Entwurf die Nummerierung. Die Rückmeldungen zu Art. 5ff beziehen sich darum auf die Nummerierung gemäss Entwurf Mitwirkung.

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
10-7	Art. 5	Keine Bemerkungen	Kenntnisnahme

Art. 6 Sicherstellung Benutzbarkeit

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
2-5 5-6 6-6 7-6	Art. 6 Abs. 1	<p><i>Antrag:</i> Hier gilt betreffend Fahrzeugbegriffe das Analoge wie in Art. 1.</p> <p><i>Begründung:</i> Die Begrifflichkeiten sollten in einem Reglement durchgehend einheitlich sein.</p>	Siehe Antwort zu Art. 1 Abs. 1
10-8	Art. 6, Abs. 1	<p><i>Antrag:</i> Es ist ein generischer Begriff für alle Fahrzeugarten zu benutzen.</p> <p><i>Begründung:</i> Siehe Art. 1, Abs. 1</p>	Siehe Antwort zu Art. 1 Abs. 1 (Antrag 10-3).
2-6 5-7 6-7 7-7	Art. 6 Abs. 2	<p><i>Antrag:</i> Werden Abstellplätze auf einem anderen Grundstück als dem Baugrundstück erstellt, ist ihr Bestand und ihre bestimmungsgemässe Verwendung vor Erteilung der Baubewilligung vertraglich verbindlich zu vereinbaren und <i>vor Beginn der Bauarbeiten</i> durch Grundbucheintrag sicherzustellen.</p>	Für diese Vorschläge ist Verständnis vorhanden. Im PBG des Kantons Thurgau ist jedoch keine Baufreigabe vor Baubeginn vorgesehen, wie z.B. im PBG des Kantons Zürich (§ 326 ff PBG ZH.). Die Voraussetzungen für den Baubeginn im Kanton Thurgau bestimmt § 110 PBG im ersten Satz klar:

		<p><i>Begründung:</i> Diese Regelung würde ansonsten dazu führen, dass die Bauherrschaft vor der Baubewilligung Grundbuchkosten zu begleichen hätte, ohne zu wissen, ob die Baubewilligung überhaupt erteilt wird. Dies würde bei Abweisung des Baugesuchs zu zweimaligen Kosten beim Grundbuchamt führen. Mit der beantragten Formulierung würde man diesen Schritt nach hinten schieben (Vorgehen analog Näherbaurecht).</p>	<p>a) Rechtskraft der Baubewilligung und b) Erledigung privatrechtlicher Einsprachen. Dies ist abschliessend zu verstehen. Weitere Kontrollen oder Vorbehalte – vor Baubeginn – sieht das kantonale Recht nicht vor. Wenn die nötigen Grundbucheinträge bei Baubeginn nicht vorhanden wären, wäre es somit nicht möglich, diesen nicht zu erlauben. Aus diesem Grund muss der Grundbucheintrag vor Erteilung der Baubewilligung vorliegen. Nur so kann diese Regelung durchgesetzt werden.</p>
4-2	Art. 6 Abs. 2	<p><i>Antrag:</i> Streichen der Vorgabe der Sicherstellung durch Grundbucheintrag <u>vor</u> Erteilung der Baubewilligung und entsprechende Anpassung der Regelung.</p> <p><i>Begründung:</i> Der Grundbucheintrag des vorgängig obligatorisch sichergestellten Nutzungsrechts kann ohne weiteres auch erst nach Erteilung der Baubewilligung erfolgen. Dies kann mittels Vorbehalt sichergestellt werden.</p> <p>Andernfalls werden die Betroffenen gezwungen, Grundbucheinträge vorzunehmen, die im Fall der Nichterteilung der Bewilligung nutzlos werden. Damit verbunden sind unnötige Grundbuchkosten aber auch die Problematik der Rückabwicklung (Löschung des Grundbucheintrags, Rückerstattung von Entschädigungszahlungen etc.).</p> <p>Bei Näherbaurechten, Nutzungstransfers u.ä. wird das nicht anders gehandhabt.</p>	
12-4	Art. 6	<p><i>Antrag:</i> «durch Grundbucheintrag sicherzustellen.» ersetzen durch «vertraglich verbindlich zu vereinbaren und vor Baubeginn durch Grundbucheintrag sicherzustellen.»</p> <p><i>Begründung:</i> Dieses Vorgehen entspricht demjenigen beim Näherbaurecht und verhindert, dass bei einer Ablehnung eines Baugesuches bereits erfolgte Grundbucheinträge und Zahlungen aufwändig rückgängig gemacht werden müssen.</p>	

II. Gestaltung der Abstellplätze und Einstellräume

Art. 7 Gestaltung

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
10-9	Art. 7, Abs. 1	<i>Antrag:</i> Ergänzen mit einem Verweis auf VSS. <i>Begründung:</i> –	Abs. 1 verweist bereits auf die Normen des VSS.
12-5	Art. 7 Abs. 1	<i>Antrag:</i> «Anlagen sowie Ein- und Ausfahrten von Abstellplätzen sind in Anlehnung an die gültigen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) zu gestalten.» <i>Begründung:</i> Wie bisher soll die Umsetzung «in Anlehnung» an die Normen erfolgen. Mit dem Weglassen der Formulierung «in Anlehnung» würden neu die VSS-Normen 1:1 verbindlich. Der Satz «Abweichungen sind im Baugesuch zu begründen» hat nicht die gleiche Aussagekraft wie «in Anlehnung». Das führt zu einem gesteigerten Platzbedarf für Parkplätze und schränkt den Handlungsspielraum der Stadt unnötig ein. Eine Parkierungssituation wie auf dem Markplatz wäre nicht mehr möglich.	Der Vorschlag wurde sinngemäss übernommen. Der Artikel wurde angelehnt an die kantonale Gesetzgebung umformuliert, konkret angelehnt an die Formulierung von § 12 StrWG.
2-7 5-8 6-8 7-8	Art. 7 Abs. 2	<i>Antrag:</i> Dieser Absatz ist ersatzlos zu streichen. <i>Begründung:</i> Mit einer solchen Regelung wird das Bauen in unverhältnismässiger Art und Weise massiv teurer und geht wichtiger Wohnraum verloren (Verlust von Wohnraum in der Stadt widerspricht dem verdichteten Bauen). Werden beispielsweise zwei Mehrfamilienhäuser auf einem Grundstück gebaut, könnte die Tiefgarage künftig nicht mehr mittig vorgesehen werden, sondern müsste in eines der beiden Häuser integriert werden, wodurch mindestens zwei Wohnräume verloren gehen. Dies kostet die Bauherrschaft sehr viel Geld.	Die Integration von Zufahrten in Gebäude ist nur bei Mehrfamilienhäusern oder Geschäftsüberbauungen relevant. Es finden sich im Gemeindegebiet viele gut gelöste Beispiele, welche bereits Jahrzehnte alt sind (siehe Anhang 2). Freistehende Tiefgaragenrampen sorgen für zusätzliche versiegelte Flächen mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Entwässerung sowie das Stadtklima. Zudem reduzieren sie die räumliche und städtebauliche Qualität, welche sich letztlich auch negativ auf die Erscheinung einer Überbauung für Anwohnende und Bevölkerung auswirkt.
4-3	Art. 7 Abs. 2	<i>Antrag:</i> Streichen. <i>Begründung:</i> Die Vorgabe, dass Zufahrten zu unterirdischen Parkierungsanlagen in der Regel in Gebäude zu integrieren	Durch die Integration wird die dem Wohnen oder Arbeiten dienende Geschossfläche aufgrund von § 34 Abs. 2 PBV nicht reduziert und es entstehen auch keine wesentlichen Mehrkosten

		<p>sind, ist unnötig und kontraproduktiv. Je nach den Umständen werden dadurch unnötige Kosten verursacht und Wohnraum wird vernichtet, was dem Grundsatz des verdichteten Bauens widerspricht. Auch würde sich die Frage stellen, was alles zur Zufahrt gehört.</p> <p>Ein Mehrwert dieser Regelung ist demgegenüber nicht erkennbar.</p>	bei klaren Vorteilen, von welchen letztlich die ganze Bevölkerung profitiert.
10-10	Art. 7, Abs. 2	<p><i>Antrag:</i> Ersatzlos streichen</p> <p><i>Begründung:</i> Im Zeitalter knapper Wohnflächen sollen Kubaturen in Gebäuden als Wohnflächen genutzt werden können und nicht für Garageneinfahrten vergeudet werden.</p>	
12-6	Art. 7 Abs. 2	<p><i>Antrag:</i> Streichen</p> <p><i>Begründung:</i> Es soll der Bauherrschaft überlassen werden, wie Zufahrten zu unterirdischen Parkieranlagen gebaut werden sollen. Bei grösseren Überbauungen können im Rahmen eines Gestaltungsplans ggf. Vorgaben diesbezüglich gemacht werden.</p> <p>Eine Integration ins Gebäude führt zu weniger Wohnraum. Das kann im Einzelfall sinnvoll sein, kann aber nicht das generelle Ziel der Stadt sein. Der Erhalt von Wohnraum ist höher zu gewichten als die städtebauliche Situation.</p>	
3-1	Art. 7 Abs. 2	<p><i>Antrag:</i> «in der Regel» streichen</p> <p><i>Begründung:</i> Die Absicht wird durch die Formulierung abgeschwächt.</p>	Die Formulierung «in der Regel» impliziert, dass Ausnahmen nur in begründeten Ausnahmefällen möglich sind – und dies auch sein sollen.
2-8 5-9 6-9 7-9	Art. 7 Abs. 3	<p><i>Antrag:</i> Dieser Absatz ist ersatzlos zu streichen.</p> <p><i>Begründung:</i> Mit dieser Regelung erhält das zuständige Departement einen enormen Entscheidungsspielraum, der willkürlichem Handeln Tür und Tor öffnet. Die Formulierung ist derart schwammig (insb. betr. «nachhaltige Abwicklung»), dass nicht gesagt werden kann, wann das Departement eingreift und wann nicht bzw. in welcher Art und Weise.</p>	Aufgrund der nebenstehenden Anträge wurde der Bedarf für Art. 7 Abs. 3 überprüft. §§ 40, 41 und 47a StrWG erlauben bereits, Anordnungen aufgrund der Verkehrssicherheit zu stellen. Art. 7 Abs. 3 wird darum ersatzlos gestrichen.

4-4	Art. 7 Abs. 3	<p><i>Antrag:</i> Streichen.</p> <p><i>Begründung:</i> Der Regelung lässt die nötige Klarheit vermissen. Wir gehen davon aus, dass besonderen Verhältnissen anderweitig Rechnung getragen werden kann und es diese «Auffangregelung» daher nicht braucht.</p>	
10-11	Art. 7, Abs. 3	<p><i>Antrag:</i> Ersatzlos streichen</p> <p><i>Begründung:</i> Dieser Artikel bildet die Basis für Willkür und uneinheitliche Vorgaben für Bauherren.</p>	
12-7	Art. 7 Abs. 3	<p><i>Antrag:</i> «und die nachhaltige Abwicklung des Verkehrsgeschehens» streichen.</p> <p><i>Begründung:</i> Dieser Halbsatz ist ein Freipass für Willkür. Was soll «die nachhaltige Abwicklung des Verkehrsgeschehens» bedeuten? Dieser Begriff ist nicht definiert und es ist unklar, was damit gemeint und was darunter alles stipuliert werden kann. Das PBG kennt diesen Begriff jedenfalls nicht. Der Begriff «nachhaltig» taucht in der kantonalen Gesetzgebung v.a. im Bereich der Natur und Energie auf, nicht aber im Bereich der Baugesetzgebung. Der Bund kennt den Begriff «Nachhaltiger Verkehr», meint damit aber etwas anderes.</p> <p>Exkurs: Nachhaltigkeit beinhaltet per Definition soziale, ökonomische und ökologische Aspekte. Was ist denn z.B. die «soziale Abwicklung des Verkehrsgeschehens», um nur einen Aspekt zu verwenden? Bereits bei diesem Aspekt wird ein Blumenstraus an Interpretationen möglich, der zu mehr Fragen als Antworten führt.</p> <p>Die Formulierung «Wenn die Verkehrssicherheit dies verlangt» genügt.</p>	
3-2	Art. 7 Abs. 3	<p><i>Antrag:</i> Ergänzung: „... des Bewilligungsverfahrens und nachträglich mit der Begründung einer veränderten Verkehrssituation...“</p> <p><i>Begründung:</i> Weil sich die Situationen auch nach der Bewilligung und dem Bau verändern können.</p>	<p>Auflagen können nur im Bewilligungsverfahren gemacht werden. Aufgrund einer veränderten Verkehrssituation können für bewilligte Bauten und Anlagen auf privaten Parzellen keine neuen Auflagen formuliert werden.</p>

Art. 8 Veloabstellplätze

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
2-9 7-10	Art. 8	<i>Antrag:</i> Hier gilt das Analoge wie in Art. 1. <i>Begründung:</i> Hier gilt das Analoge wie in Art. 1.	Siehe Antwort zu Art. 1
3-3	Art. 8	<i>Antrag:</i> «...anzuordnen, um kurze Wege zu den Eingängen zu schaffen.» <i>Begründung:</i> Nicht irgendwo, sondern möglichst nahe, damit ein Anreiz entsteht.	Die zweckmässige Lage impliziert kurze Wege. Die Lage kann wo nötig im Rahmen von Bauanfragen optimiert werden.
5-10 6-10	Art. 8	<i>Antrag:</i> Dieser Absatz ist ersatzlos zu streichen <i>Begründung:</i> Bei Fahrzeugen und Töff wird auch nicht definiert, wo und wie diese abgestellt werden. Wieso soll das bei den Fahrrädern explizit definiert werden. Fahrräder sind den übrigen Fahrzeugen gleich zu stellen. Zudem wird der Grundeigentümer unnötig in seiner Freiheit eingeschränkt.	Die Erfahrungen aus der Bauberatung zeigen, dass diese Vorschrift nötig ist, um für die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner oder Nutzerinnen- und Nutzer von Bauten gute Lösungen sicherzustellen.
9-2	Art. 8	<i>Antrag:</i> Neuer Abs. 2, 3 und 4: ² Veloabstellplätze sind zu überdachen und ebenerdig anzulegen, soweit die örtlichen Verhältnisse es zulassen ³ Veloabstellplätze müssen möglichst direkt vom Strassennetz aus erreichbar sein und in der Nähe des Eingangs angeordnet werden. ⁴ Bei Wohnbauten, Kundenintensiven Betrieben und Verkaufsgeschäften sind 20% der Veloabstellplätze für Spezialvelos zu erstellen. <i>Begründung:</i> Bei der Erstellung von Veloabstellplätzen müssen bestimmte Qualitätsanforderungen eingehalten werden (siehe dazu die Reglemente von Luzern und Uster). Die Verpflichtung zur Erstellung von Abstellplätzen für Spezialvelos ist zeitgemäss. Spezialvelos wie Lastenvelos, Tandems,	Planende orientieren sich bei der Planung von Veloabstellplätzen an den kantonalen Merkblättern zur Veloparkierung ¹ . Die Baubewilligungspraxis zeigt darum, dass Veloabstellplätze meist an zweckmässigen Orten und meist überdacht vorgeschlagen werden. Details können im Bauberatungsprozess gemeinsam optimiert werden. Es ist darum nicht nötig, Veloabstellplätze so detailliert zu regeln. Die Abstellung von Spezialvelos wie Lastenrädern kann auf Abstellplätzen für Motorräder erfolgen, welche neu geregelt sind. Zum als Beispiel genannten Reglement von Uster ist zu bemerken, dass dieses 2019 in einer Volksabstimmung mit 61% Nein-Stimmen abgelehnt und somit nie eingeführt wurde. Es gilt dort weiterhin das Reglement von 1992.

¹ Siehe <https://tiefbauamt.tg.ch/publikationen-zum-verkehr/verkehrskonzepte/langsamverkehrskonzept-lvk.html/4335>

		Anhängervelos und Anhänger benötigen mehr Fläche als normale Velos. (siehe dazu die Merkblätter Veloverkehr vom Kanton Zürich)	
10-12	Art. 8	<i>Antrag:</i> Veloabstellplätze ersetzen durch einen generischen Begriff für Fahrzeuge des Langsamverkehrs. <i>Begründung:</i> –	Es sollen explizit Veloabstellplätze geregelt werden, keine fahrzeugähnlichen Geräte oder dergleichen. Trotzdem ist es möglich, auch solche auf einem Veloabstellplatz abzustellen.
12-8	Art. 8	<i>Antrag:</i> Antrag 1: Streichen Antrag 2 (wenn keine Streichung): Begriff «Velo» präzisieren. <i>Begründung:</i> Antrag 1: Wir begrüßen grundsätzlich das Anliegen hinter diesem Artikel. Er ist aus unserer Sicht aber unnötig, da es grundsätzlich im Interesse der Eigentümer liegt, solche Plätze zu erstellen. Antrag 2: Der Begriff «Velo» ist gesetzlich nicht definiert. Sind damit auch schnelle und langsame E-Bikes («Motorfahrräder» und «Leicht-Motorfahrräder» nach Art. 18 Abs. 1b und 2 VTS gemeint? Im Art. 15 des vorliegenden Reglements wird unterschieden zwischen Velos und Motorfahrrädern. Entsprechend könnte man davon ausgehen, dass im Art. 8 nur Fahrräder ohne Antrieb gemeint sind.	Die Erfahrungen aus der Bauberatung zeigen, dass diese Vorschrift nötig ist, um für die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner oder Nutzerinnen- und Nutzer von Bauten gute Lösungen sicherzustellen. Zum Begriff «Velo» siehe Antwort auf Art. 1 Abs. 1. Für Planende ist klar, was hier zu planen ist.

Art. 9 Abstellplätze für Besucherinnen und Besucher sowie Kundinnen und Kunden

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
3-4	9	<i>Antrag:</i> «...entsprechend dauernd als solche zu erhalten...» streichen. <i>Begründung:</i> Neu soll ja auch eine Reduktion möglich sein. So auch, wenn sich die Umgebungssituation ändert.	Die Regelung hat zum Zweck, dass Besucherparkplätze nicht dauerhaft vermietet werden und so Besuchenden nicht mehr zur Verfügung stehen. Möchte ein Grundeigentümer oder eine Grundeigentümerin Änderungen vornehmen, hat dies im Baubewilligungsverfahren zu erfolgen.
9-3	Art. 9	<i>Antrag:</i> Der Begriff «dauernd» ist zu streichen	

		<i>Begründung:</i> Der Begriff «dauernd» ist nicht zielführend, weil eine Änderung der massgeblichen Verhältnisse zur Folge haben kann, dass die Freihaltung entfällt.	
10-13	Art. 9	<i>Antrag:</i> Neu formulieren: «Abstellplätze für Besucher und Kunden sind freizuhalten und zu kennzeichnen.» Besucher PP sollen auch über separate Erschliessung ermöglicht werden können und nicht zwingend an Zu-/Wegfahrten der Hauptgrundstückserschliessung angehängt werden müssen. <i>Begründung:</i> «Sind dauernd als solche zu erhalten»: streichen, verunmöglicht Flexibilität für zukünftige Entwicklungen. Angestrebt soll ein minimaler Landverbrauch, respektive eine optimale Nutzung dessen werden, sinnwidrige Lösungsansätze vermieden werden, IV PP optimal platzierbar gemacht werden, etc.	
4-5	Art. 9	<i>Antrag:</i> Neuformulierung: <i>Art. 9 Besucher- und Kundenparkplätze</i> <i>Besucher- und Kundenparkplätze sind dauernd als solche zu erhalten, entsprechend freizuhalten und zu kennzeichnen.</i> <i>Begründung:</i> Vgl. auch Kommentar zu Art. 2. Der Antrag ist im Sinne einer allgemeinen Anregung zu verstehen, dass Gesetzestexte möglichst kurz und klar formuliert werden sollten und auf unnötige Füllwörter zu verzichten ist.	Der Sprachleitfaden der Stadt Frauenfeld sieht eine genderechte Formulierung vor, auch wenn diese etwas ausführlicher ist.

Art. 10 Markierung, Strassenanpassung

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
2-10	Art. 10 Abs. 1	<i>Antrag:</i> Sind für Zu- und Wegfahrten zu Abstellplätzen auf privatem oder öffentlichem Grund Anpassungen an Strassenkörper, Umgebung, Markierungen, Signalen, Beleuchtungs- und Steuerungsanlagen notwendig, gehen diese zu Lasten der Eigentümerin oder des Eigentümers der Abstellplätze Diese Kostenübernahme gilt nicht, wenn in den Bau der entsprechenden	Gemäss § 95 des Planungs- und Baugesetzes haben «Grundigentümer [...] das Anbringen insbesondere von Verkehrssignalen, öffentlichen Beleuchtungseinrichtungen, Verteilkabinen, Hydranten oder Tafeln mit Strassennamen, Höhenbezeichnungen oder Angaben über Werkleitungen an Bauten und Anlagen

		<p>Anlagen zuvor zu Gunsten der Öffentlichkeit entschädigungslos von Seiten des Grundeigentümers eingewilligt wurde.</p> <p><i>Begründung:</i> Mit diesem Absatz werden diejenigen Grundeigentümer bestraft, die früher Goodwill gegenüber der Stadt zeigten und beispielsweise Kandelaber oder Verteilkästen auf ihrem Grundstück entschädigungslos zulassen. Dies sollte berücksichtigt werden.</p>	<p>auf ihrem Grundstück zu dulden.» Eine Entschädigung ist hierfür im Gesetz nicht vorgesehen.</p> <p>Das vorliegende Reglement regelt eine Kostentragung nach dem Verursacherprinzip. Müssen öffentliche Infrastrukturen aufgrund von privaten Parkieranlagen angepasst werden, sind die Kosten durch die Verursacher zu tragen.</p>
4-6	Art. 10 Abs. 1	<p><i>Antrag:</i> Evtl. Ergänzen.</p> <p><i>Begründung:</i> Vorbehalten sollen Fälle bleiben, in denen die Kostentragung durch die Grundeigentümer stossend wäre, z.B. weil diese entschädigungslos Land für die betreffenden öffentlichen Vorrichtungen zur Verfügung gestellt haben.</p>	
10-14	Art. 10 Abs. 1	<p><i>Antrag:</i> Ergänzen mit: ... Bei Vorgaben erlassen durch die Stadt Frauenfeld an den Grundeigentümer im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 entfallen diese Kosten zu Lasten der Eigentümer und werden durch die Stadt Frauenfeld getragen.</p> <p><i>Begründung:</i> Es darf keine «Bestrafung» von Eigentümern geben, die sich bereiterklären, die Nutzung ihrer Abstellflächen durch Dritte zu ermöglichen.</p>	Da Art. 4 gestrichen wurde, ist dieser Antrag obsolet.
12-9	Art. 10 Abs. 1	<p><i>Antrag:</i> Ergänzen mit: «Die Kostenbeteiligung kann in begründeten Fällen reduziert werden oder ganz entfallen, wenn die neue Situation im Besonderen aus städtebaulicher oder verkehrstechnischer Sicht einen Vorteil bringt und nicht nur dem Eigentümer zugutekommt.»</p> <p><i>Begründung:</i> Im Sinne der bisherigen Praxis war es möglich, unkomplizierte Lösungen zu finden, die für Eigentümer und Stadt von Vorteil waren. Wenn nun in der Tendenz solche Artikel vermehrt strikt ausgelegt werden, ändert sich die Praxis. Entsprechend soll neu explizit festgehalten werden, dass Ausnahmen möglich sind, wenn sie im allgemeinen Interesse liegen resp. die allgemeine Situation verbessern.</p>	Hier wird der Grundsatz des Verursacherprinzips verfolgt. Werden die Anpassungen nicht durch die Eigentümerin oder den Eigentümer ausgelöst, kommt Art. 10 nicht zur Anwendung.

III. Anzahl der erforderlichen Abstellplätze und Einstellräume

Art. 11 Massgeblicher Bedarf

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
2-11 5-11 6-11 7-11	Art. 11 Abs. 1	<p><i>Antrag:</i> Der massgebliche Mindestbedarf für Personenwagen bestimmt sich nach dem Normbedarf gemäss Art. 12, reduziert nach dem Reduktionsplan gemäss Art. 13.</p> <p><i>Begründung:</i> Es ist klar zu definieren, dass diese Regelungen in Art. 11–13 lediglich den Mindestbedarf an Parkplätzen regeln. Den Grundeigentümern soll es selbstverständlich weiterhin möglich sein, auch mehr Parkplätze vorzusehen, als dies dem Normbedarf entspricht.</p>	<p>Der massgebliche Bedarf legt ein Minimum <u>und</u> ein Maximum fest (nicht nur den Mindestbedarf) – gleich wie im aktuell gültigen Abstellplatzreglement. Abweichungen sind möglich und in Art. 16 «Abweichungen» geregelt.</p> <p>Gemäss Art. 10 Abs. 1 des geltenden Rechts legt der Stadtrat die Pflichtzahl anhand der SNV-Norm (heute VSS) fest und passt diese anhand der Tabelle im Anhang an. Die Tabelle enthält für das ganze Gemeindegebiet und für jede Nutzergruppe auch ein Maximum. Gemäss Art. 10 Abs. 2 des geltenden Rechts kann der Stadtrat in Ausnahmefällen von diesen Richtzahlen abweichen.</p> <p>Die neue Regelung ändert diese Methodik nicht.</p>
4-7	Art. 11 ff.	<p><i>Antrag:</i> Klarstellung, dass es sich bei der erforderlichen Anzahl Abstell- bzw. Parkplätze um Mindestvorgaben handelt.</p> <p><i>Begründung:</i> Wir gehen davon aus, dass mit dem vorliegenden Reglement geregelt werden soll, wie viele Parkplätze mindestens gewährleistet werden müssen und nicht, wie viele Parkplätze erstellt werden dürfen. Mit anderen Worten handelt es sich um Mindestvorgaben, wobei es den Bauherrschaften freisteht, darüber hinauszugehen und mehr Parkplätze zu erstellen.</p>	<p>Der Hinweis wurde sinngemäss aufgenommen.</p>
3-5	11 Abs. 1	<p><i>Antrag:</i> «...gemäss Art. 13 und den entsprechenden Anhängen.» hinzufügen</p> <p><i>Begründung:</i> Doppelter Verweis, zuerst auf Artikel 12+13, und von dort aus zu den Anhängen 1+2 —> sehr unschön</p>	
3-6	11 Abs. 2	<p><i>Antrag:</i> «...wird auf die gegebene ganze Zahl abgerundet (das heisst 1.1 bis 1.9 = 1)»</p> <p><i>Begründung:</i> Bei einer kleinen Anzahl Abstellplätzen und den angegebenen Reduktionssätzen ergibt sich durch das Aufrunden nicht die gewünschte Reduktion. Wir bitten das Amt einige Rechenbeispiele mit 1-5 Parkplätzen in den verschiedenen Zo-</p>	<p>Die Totalrevision hat u.a. zum Ziel, auf Parzellen mit vielen Abstellplätzen (Mehrfamilienhäuser, Gewerbebauten) zu ermöglichen, weniger Abstellplätze als bisher zu erstellen. Dies entspricht insbesondere bei Gewerbebauten einem deutlichen Wunsch der Eigentümerinnen und Eigentümern (siehe Anhang 1). Es ist nicht das Ziel, bei Parzellen mit wenigen Abstellplätzen eine weitere Reduktion von einzelnen Abstellplätzen zu erzwingen.</p>

		nen mit den Reduktionssätzen durchzuführen. Unserer Meinung nach wird das Ziel einer Reduktion durch das mathematische Aufrunden verfehlt.	
4-8	Art. 11 Abs. 3	<i>Antrag:</i> Garagenvorplätze können als Abstellplätze angerechnet werden, wenn sie nicht als Zufahrt für Dritt- und Sammelgaragen dienen und keine öffentlichen Interessen, wie etwa der die Verkehrssicherheit, entgegenstehen. <i>Begründung:</i> Grammatikalische Anpassung.	Dies wurde korrigiert.
10-15	Art. 11 Abs. 1	<i>Antrag:</i> Streichen und ersetzen durch: Der Mindestwert an Abstellplätzen pro Wohneinheit liegt grundsätzlich bei 1. Zusätzliche Abstellplätze liegen im Ermessen der Grundeigentümer und werden bei Erstellung durch diesen begründet. <i>Begründung:</i> Grundeigentümern soll nicht vorgeschrieben werden, wie sie zu leben haben. Damit soll nur der Mindestbedarf definiert werden damit aus Sicht des Gesetzgebers die Sicherheit garantiert werden kann. Ansonsten passiert genau das, was man im Stadtbild nicht möchte, Geschäftsfahrzeuge werden wild in den Quartieren parkiert. Als maximale Einschränkung soll eine Spanne oder ein Spielraum vom 0.5 PP/Whg bis 2.0 PP/Whg definiert werden	Der Normbedarf muss differenzierter festgelegt werden als nur pro Wohnung, da diese für eine Einzimmerwohnung nicht gleich gross sein kann wie für eine Fünzimmerwohnung. Weiter muss die Lage berücksichtigt werden. Der vorgeschlagene Wert von 2 Abstellplätzen pro Wohnung ist doppelt so hoch wie der Wert in der aktuellen VSS-Norm, was fachlich nicht begründet werden kann. Es ist zudem zu berücksichtigen, dass Abstellplätze zusätzlichen Strassenverkehr auslösen. Die externen Gesundheits- und Umweltkosten des Strassenverkehrs in der Schweiz von rund 21.6 Mia. Franken pro Jahr müssen durch die Allgemeinheit getragen werden – Details dazu liefert die Studie «Externe Effekte des Verkehrs 2021» des Bundesamts für Raumentwicklung ² . Das Abstellplatzreglement hat darum, wie in der Einleitung dargelegt, auch die Aufgabe, eine moderat steuernde Wirkung auf die Verkehrsmenge zu erlangen. Das Reglement legt aus diesen Gründen die vorgeschlagenen Minima und Maxima fest, von denen aber nach Art. 15 «Abweichungen» abgewichen werden kann.
10-16	Art. 11, Abs. 2	<i>Antrag:</i> Ersatzlos streichen. <i>Begründung:</i> –	Es muss aus praktischen Gründen festgelegt werden, wie in der Berechnung des massgeblichen Bedarfs mit Bruchteilen von Abstellplätzen umgegangen wird.

² Siehe <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/kosten-und-nutzen-des-verkehrs.html>

10-17	Art. 11, Abs. 3	<p><i>Antrag:</i> Wenn die vorliegende Regelung weiterbearbeitet wird, sollte geregelt werden, wie Parkfelder, die hintereinander angeordnet sind zu werten sind (z.B. in Tiefgaragen oder sonstigen Abstellplätzen)</p> <p><i>Begründung:</i> Klärung der Auslegung schaffte klare Voraussetzungen für alle.</p>	Die beschriebene Anordnung von Parkfeldern kommt nur in Parkieranlagen mit einer sehr geringen Anzahl Abstellplätze gelegentlich vor. Diese Anordnung ist in diesem Kontext bewilligungsfähig. Eine separate Regelung ist nicht nötig.
10-18	Art. 11, Abs. 4	<p><i>Antrag:</i> Streichen</p> <p><i>Begründung:</i> Überflüssig.</p>	Betriebsnotwendige Fahrzeuge lösen zusätzlichen Bedarf an Abstellplätzen aus. In Abstellplatzreglementen müssen diese darum zusätzlich geregelt werden.
12-10	Art. 11 Abs. 2	<p><i>Antrag:</i> «ab einem Bruchteil von 0,5 aufgerundet» streichen und ersetzen durch «die Maximalzahl aufgerundet und die Minimumzahl abgerundet. Wenn das Ergebnis der Abrundung 0 ist, beträgt der massgebliche Minimalbedarf 1».</p> <p><i>Begründung:</i> Für grössere Überbauungen spielt es keine grosse Rolle, ob auf- oder abgerundet wird. Im Besonderen für Zwei- und Dreifamilienhäuser kann diese Bestimmung aber zu massiven Auswirkungen führen. Oder anders formuliert. Je kleiner die Überbauung, desto grösser ist die Auswirkung dieses Absatzes. Diese negative Auswirkung soll ersetzt werden durch einen grösseren Spielraum für kleine Liegenschaften.</p> <p>Allgemeines Beispiel: Wenn mit der bisherigen Berechnung als Minimum 1.5 herauskommt, müssen zwingend zwei Abstellplätze erstellt werden. Mit unserer Formulierung wäre es nur ein AP. Wenn mit der bisherigen Formulierung als Maximum 1.4 herauskommt, darf nur ein AP erstellt werden, mit der neuen Formulierung max. zwei.</p> <p>Konkrete Beispiele: - Bei einem Haus mit zwei Wohnungen in den neuen Zonen A und B muss in Zukunft genau ein AP erstellt werden, nicht mehr und nicht weniger. Mit unserer Formulierung sind es wie bisher ein bis zwei.</p>	Der Vorschlag wurde so aufgenommen.

		- Bei einem Haus mit drei Wohnungen in den neuen Zonen B und C müssen in Zukunft genau zwei AP erstellt werden. Mit unserer Formulierung sind es wie bisher zwei bis drei.	
--	--	--	--

Art. 12 Normbedarf

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
10-19	Art. 12, Abs. 1-4	<p><i>Antrag:</i> Ersatzlos streichen.</p> <p><i>Begründung:</i></p> <p>Bemerkung zu Punkt 3: Es gibt tatsächlich noch Werktätige, die ihren Lebensunterhalt auf Baustellen, im Aussendienst oder mit der Nutzung von Firmenfahrzeugen verdienen. Durch die Minimierung von Abstellplätzen werden diese Fahrzeuge künftig in den Quartierstrasse stehen. In der Nacht ist das wenig spürbar, an Wochenenden wird es aber das Stadtbild beeinträchtigen und die Sicherheit tangieren.</p> <p>Bemerkung zu Punkt 4: übergeordnetes Recht muss nicht erwähnt werden.</p>	<p><i>Abs. 3, Doppelnutzung:</i> Diese Regelung scheint falsch verstanden worden zu sein. Eigentümerinnen oder Eigentümer haben teilweise ein Interesse, im Bewilligungsverfahren eine Doppelnutzung auszuweisen, um weniger Abstellplätze bauen zu müssen. Dies kann z.B. bei einem kombinierten Wohn- und Gewerbebau sinnvoll sein. Die Idee ist, dass Abstellplätze nacheinander von den unterschiedlichen Nutzergruppen belegt werden, z.B. tagsüber von Mitarbeitenden, nachts von Bewohnenden.</p> <p><i>Abs. 4, Mobilitätseinschränkungen:</i> Hier wird nicht übergeordnetes Recht wiedergegeben sondern geregelt, dass diese speziellen Abstellplätze bereits im Normbedarf enthalten sind und nicht noch zusätzlich anfallen.</p>

Art. 13 Reduktionsplan

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
2-12 7-12 5-12 6-12	Art. 13 Abs. 2	<p><i>Antrag:</i> Der Mindestwert legt die minimal erforderlichen Abstellplätze fest, der Höchstwert die maximal zulässigen Abstellplätze in dieser Zone. In diesem Rahmen kann die zu erstellende Anzahl Abstellplätze im Baugesuch frei bestimmt werden.</p> <p><i>Begründung:</i> Mit dieser Regelung würde in zu erheblichem Masse in die Eigentumsgarantie der Grundeigentümer eingegriffen. Es kann nicht angehen, dass die Stadt bestimmt, wie viele Parkplätze ein Bauherr maximal auf seinem Grundstück hat.</p>	Die Begründung entspricht nicht den geltenden gesetzlichen Grundlagen. Gemäss § 88 PBG kann die Gemeinde die Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen für bestimmte Gebiete ganz oder teilweise aufheben oder die Erstellung von Parkfeldern in bestimmten Gebieten ganz oder teilweise untersagen, u.a. wenn das Strassennetz den durch die Erstellung von Parkfeldern verursachten zusätzlichen Verkehr nicht aufzunehmen vermag, in grösseren Zentren oder in stark verkehrsbelasteten Gebieten sowie aus Gründen des Ortsbildschutzes.

4-9	Art. 13 / Anhang 2	<p><i>Antrag:</i> Anpassung gemäss Kommentar zu Art. 11 ff.</p> <p><i>Begründung:</i> Vgl. Kommentar zu Art. 11 ff.</p>	Siehe Antwort zu Art. 11 ff
9-4	Art. 13 Abs.	<p>Abs. 1: Satz 2 ist zu streichen.</p> <p>¹ Entsprechend der Lage der gesuchsbetroffenen Gebäude und Anlagen wird der massgebliche Bedarf an Abstellplätzen in Prozent des Normbedarfs in einem Reduktionsplan gemäss Anhang 2 festgelegt. Gehört eine gesuchsbetroffene Parzelle zu mehreren Zonen, werden die Werte entsprechend der Zone mit der besten Erschliessung angewendet.</p> <p><i>Begründung:</i> Bei der Abgrenzung der Gebiete soll die Zugehörigkeit zu den jeweiligen Gebieten parzellenscharf erfolgen. Eine Aufteilung einzelner Parzellen in mehrere Reduktionsgebiete soll nur in Ausnahmefällen erfolgen, da dies für alle Beteiligten zu einem hohen Bearbeitungsaufwand führt (siehe Bericht der KOMO vom 23. Oktober 2020, Private Parkierung - Herausforderung der Angebotsgestaltung, S. 11).</p>	Der Vorschlag einer parzellenscharfen Karte ist verständlich. Die ÖV-Güteklassen berücksichtigen jedoch keine Parzellengrenzen, sondern sind Kreise um ÖV-Haltestellen. Parzellen können darum in mehreren Zonen liegen. Wenn diese in einem Plan händisch einer Güteklasse zugeordnet würden, müsste trotzdem für jede Parzelle entschieden werden, ob sie der besser oder der weniger gut erschlossenen Zone zugeordnet wird. Das Formulieren eines Grundsatzes im Reglement ist einfacher, da so der Plan bei Änderungen der Güteklassen nicht revidiert werden muss.
10-20	Art. 13	<p><i>Antrag:</i> Ersatzlos streichen.</p> <p><i>Begründung:</i> Überflüssig</p>	Aufgrund des nicht begründeten Antrags ist nicht verständlich, wie auf den Reduktionsplan verzichtet werden könnte. Auch die VSS-Norm sieht eine Reduktion des Normbedarfs aufgrund der Standortqualität vor.
11-2	Art. 13 Reduktionsplan	<p><i>Antrag:</i> Ergänzung mit zwei zusätzlichen Artikeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein Parkplatz für Carsharing ersetzt vier Parkplätze des massgeblichen Bedarfs für Bewohnerinnen und Bewohner und Beschäftigte. Für den Nachweis ist bei Einreichen des Baugesuchs ein Vertrag mit einer Carsharingorganisation vorzulegen. • Bei Nichteinhaltung des Mobilitätskonzepts oder Verlust der Carsharingparkplätze sind die minimal erforderlichen Parkplätze zu erstellen. <p><i>Begründung:</i> s. positive Wirkung von Carsharing in der Herleitung oben.</p>	Art. 16 «Abweichungen» lässt eine solche Reduktion bereits zu. Eine so detaillierte Regelung ist nicht nötig.

		Der Vorschlag lehnt sich an das Luzerner Parkplatzreglement aus dem Jahr 2021 an (Art. 13). Dieser kam bereits zur Anwendung – Erfahrungsberichte können bei Sibylle Lehmann, Co-Leiterin Mobilität, eingeholt werden.	
12-11	Art. 13 sowie Anhänge 1 und 2	<p><i>Antrag:</i> Die Maximalwerte sollen grundsätzlich auf dem bisherigen Niveau belassen werden. Wo die Kombination aus Maximalwert und Normbedarf im Vergleich zum alten Recht zu einer Reduktion auf weniger als 80% der maximalen Anzahl AP führt, ist der Maximalwert entsprechend zu erhöhen.</p> <p><i>Begründung:</i> Wir begrüßen wie eingangs erwähnt die tieferen Minimalwerte. Das vermindert die Erstellung von nicht benötigten Abstellplätzen und vergrössert den Spielraum für individuelle Lösungen. Gerade zentrumsnahe Geschäfts- und Wohnbauten können so die Anzahl Parkplätze reduzieren.</p> <p>Eine Reduktion der Maximalwerte ist aus unserer Sicht nicht nötig. Abstellplätze verbrauchen Bauland und sind entsprechend teuer. Es ist deshalb im Interesse der Eigentümer, nur die notwendige Anzahl Abstellplätze zu erstellen.</p> <p>Eine erzwungene Reduktion der Maximalwerte würde zudem auch bei unverändertem Normbedarf teilweise zu Auswirkungen führen, die so nicht gewollt sein können. Als Extrembeispiel im Bereich Wohnen seien die Liegenschaften an der Ecke Breitenstrasse/Allmendweg genannt. Sie liegen heute in der Zone C (für Bewohner keine Reduktion der maximalen Anzahl Abstellplätze, d.h. 1 pro Wohnung) und gemäss neuem Reglement in der Zone A (für Bewohner eine Reduktion auf 60%).</p> <p>Ein weiteres Extrembeispiel sind kundenintensive Verkaufsgeschäfte. Die Normwerte werden hier halbiert. In Kombination mit der Anpassung der Zonen und der Maximalwerte gem. Anhang 2 kann es zu einer weiteren Reduktion der Besucherplätze um bis zu 50% kommen. Unter dem Strich ergibt sich ein Maximalwert von noch einem Viertel zum bisherigen Recht.</p>	<p>Die in den Anhängen festgelegten Werte entsprechen für <i>Wohnnutzung</i> der VSS-Norm, welche die gleiche Methodik, jedoch ergänzt um die Langsamverkehrs-Erschliessung, anwendet. Es ist fachlich nicht begründbar, dass der Bedarf an Abstellplätzen in Frauenfeld grösser ist als der schweizerische Normbedarf. Im Gegenteil zeigt der Datenatlas Parkierung der Fachhochschule Nordwestschweiz, dass Frauenfelderinnen und Frauenfelder leicht weniger Autos besitzen als in 16 anderen vergleichbaren Kernstädten (siehe Anhang 4).</p> <p>Für <i>andere Nutzungen</i> (u.a. Industrie, Gewerbe, Dienstleitung, Verkauf) zeigte die Bewilligungspraxis, dass die Norm eher zu hohe Werte vorgibt, was zum Bau nicht benötigter und durch die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer nicht gewollter Abstellplätze führte. Basis für das neue Recht bilden Erhebungen effektiv genutzter Abstellplätze. Beispiele sind im Anhang 1 dargestellt.</p> <p>Für <i>Verkaufsgeschäfte</i> war der Vergleich des neuen Rechts mit dem gelten Recht im Entwurf missverständlich, was korrigiert wurde. Das geltenden Recht verweist auf die VSS-Normen. Die Norm VSS 40281 vom 31. März 2019 verwendet in Tabelle 1 unterschiedliche Bezugseinheiten zur Bestimmung der Anzahl Abstellplätze, u.a. Bruttogeschossfläche (BGF) und Verkaufsfläche (VF). Die BGF entspricht der im neuen Recht verwendete Messweise mGF. Die VF ist die den Kunden zugängliche Fläche, inkl. Flächen für Gestelle, Auslagen usw., aber ohne Flächen für die Verkehrserschliessung, Sanitärräume usw. Die VF lässt sich nicht standardisiert in mGF umrechnen, ist aber üblicherweise deutlich geringer als die mGF. Aus diesem Grund sind die Werte mit der Messweise VF grösser als mit der Messweise mGF. Die</p>

		Es ist zu wenig absehbar, zu welchen Auswirkungen eine solch starke Reduktion der Maximalwerte führt. Um es nochmals zu sagen. Wir begrüßen die Reduktion der Minimalwerte, aber die Maximalwerte sollen in Kombination mit dem Normbedarf zu keiner markanten Senkung der maximalen Anzahl Abstellplätze im Vergleich zum alten Recht führen. Eine solche Anpassung wäre allenfalls in einem weiteren Schritt vorzusehen, wenn erste Erfahrungen mit dem neuen Regime gemacht wurden.	Reduktion gegenüber der Norm ist aber geringer, als der Vergleich der beiden Zahlen nahelegt. <i>Abweichungen</i> auch nach oben sind zudem möglich und in Art. 16 geregelt.
12-12	Art. 13 sowie Anhänge 1 und 2	<i>Antrag:</i> Zuschlag auf die maximale Anzahl Abstellplätze für Abstellplätze mit Lademöglichkeit für Elektroautos. <i>Begründung:</i> Wenn für die geplanten Reduktionen ökologische Gründe angebracht werden, muss berücksichtigt werden, dass auch Elektroautos Abstellplätze benötigen und noch dazu solche mit Lagemöglichkeit. Gerade fürs das private Laden von Elektroautos sind eigene Abstellplätze zwingend nötig. Es ist nicht absehbar, dass dafür in naher Zukunft genügend «Laterneplätze» zur Verfügung stehen. Für Abstellplätze mit Lademöglichkeit für Elektroautos ist deshalb ein Zuschlag zur maximalen Anzahl AP zu prüfen.	Für Motorfahrzeuge sind im Baubewilligungsverfahren normgerechte Abstellplätze zu planen. Die Antriebsart hat weder einen Einfluss auf den Platzbedarf noch das Verkehrssystem (alle Fahrzeuge brauchen in der Tiefgarage und auf der Strasse entsprechend Platz). Spezielle Vorschriften oder Zuschläge je nach Antriebsart sind darum nicht sinnvoll.

Art. 14 Motorräder

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
3-7	14	<i>Antrag:</i> Streichen oder Menge reduzieren <i>Begründung:</i> Hinweis: schon 5 Autoparkplätze führen gemäss dieser Formel zu einem Motorradabstellplatz, wenn wie in 11, 2 gerundet wird. Diese Zahl ist zu hoch.	Im Jahr 2024 waren in der Schweiz 4.8 Mio. Autos und 0.8 Mio. Motorräder zugelassen. Im Kanton Thurgau betrug das Verhältnis 185'000 Autos zu 31'000 Motorrädern (Zahlen auf 1'000 gerundet), entsprechend einem Verhältnis von 6 zu 1. Das Reglement schreibt jedoch nur einen Abstellplatz für Motorräder je 10 Autos vor, d.h. eher zu wenig als zu viel.

4-10	Art. 14 Abs. 1	<i>Antrag:</i> Evtl. Streichen. <i>Begründung:</i> Ist eine entsprechende Regelung nötig, gibt es da wirklich Bedarf für gesetzliche Vorgaben?	Es sind im Kanton Thurgau 31'000 Motorräder zugelassen, für welche es Abstellplätze braucht. Eine Regelung im Reglement ist darum sinnvoll.
5-13 6-13 7-13	Art. 14	<i>Antrag:</i> Ersatzlos zu streichen. <i>Begründung:</i> Der Grundeigentümer soll selbst entscheiden welche Parkplätze er baut und ob er Parkplätze für Motorräder bauen will. Motorräder sind in der Anzahl weniger oft vertreten wie Personenwagen und Fahrräder.	
10-21	Art. 14	<i>Antrag:</i> Ersatzlos streichen <i>Begründung:</i> Ergibt sich aus Art.15	Art. 15 des Entwurfs regelt Velos und Motorfahräder und nicht Motorräder.

Art. 15 Velos, Motorfahräder

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
2-13 5-14 6-14 7-14	Art. 15	<i>Antrag:</i> Hier gilt das Analoge wie in Art. 1 (wieder neue Begriffe – dieses Mal Motorfahräder, die zu Beginn gar nicht erwähnt werden...). <i>Begründung:</i> Die Begriffe sind immerhin innerhalb eines Reglements aufeinander abzustimmen.	Der Begriff Motorfahräder wird gestrichen. Einerseits hat sich deren Anzahl in den letzten 50 Jahren von rund 11 pro 100 Personen auf 3 pro 100 Personen deutlich reduziert ³ . Andererseits sind viele als Motorräder zugelassene Fahrzeuge heute schnelle E-Bikes, welche für die Abstellung nicht mehr Platz benötigen als ein Velo.
10-22	Art. 15	<i>Antrag:</i> Es ist ein generischer Begriff für Fahrzeuge des Langsamverkehrs zu nutzen. <i>Begründung:</i> Klärung der Begrifflichkeiten und Erweiterung für künftige Verkehrsmittel des Langsamverkehrs.	Siehe Antwort auf Antrag 10-3 zu Art. 1.

³ Siehe <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassenfahrzeuge-bestand-motorisierungsgrad.html>

Art. 16 Abweichungen

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
2-14 5-15 6-15 7-15	Art. 16	<p><i>Antrag:</i> Ersatzlos zu streichen.</p> <p><i>Begründung:</i> Dieser Artikel ist unnötig. Hierdurch wird der Verwaltung zu viel Ermessensspielraum und Macht gegeben (Verwaltungsdictatur). Zudem gäbe es diesbezüglich eine kantonale (übergeordnete) Gesetzgebung.</p>	<p>Im Reglement muss über § 88 PBG hinaus konkretisiert werden, wie im Bewilligungsverfahren Abweichungen vom massgeblichen Bedarf – d.h. Anträge für mehr oder weniger Abstellplätze, als der massgebliche Bedarf vorsieht – bewilligt werden können. Die Bewilligung wird durch den Stadtrat erteilt und nicht durch die Verwaltung.</p>
10-23	Art. 16	<p><i>Antrag:</i> Ersatzlos streichen.</p> <p><i>Begründung:</i> Ist durch das Parkplatzreglement zu regeln. Hier wird mit Kanonen auf Spatzen geschossen. Frauenfeld ist keine Grossstadt und hat grundsätzlich kein Verkehrsproblem. Also hat Frauenfeld auch nicht den Regulierungsbedarf, den allenfalls eine Grossstadt wie Zürich hat. Wir wünschen uns mehr Augenmass.</p>	<p>Für den grössten Teil der Bewilligungsverfahren ist Art. 16 nicht relevant. Das Ziel dieser Regelung ist es, Eigentümerinnen und Eigentümern zu ermöglichen, weniger oder mehr Abstellplätze zu erstellen, als der massgebliche Bedarf vorgibt.</p> <p>Um negative Auswirkungen wie Verlagerungen von Abstellplätzen in den öffentlichen Raum oder eine an einem spezifischen Ort nicht zu bewältigende Verkehrsmenge zu verhindern, sind in besonderen Fällen wie z.B. Einkaufszentren zusätzliche Abklärungen nötig, welche in einem Mobilitätskonzept festgehalten werden.</p> <p>Das Parkierungsreglement ordnet zudem das Abstellen von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund und allgemein zugänglichen Parkflächen und hat keine inhaltlichen Überschneidungen mit dem vorliegenden Art. 16.</p>
4-11	Art. 16 Abs. 1	<p><i>Antrag:</i> Evtl. Streichen.</p> <p><i>Begründung:</i> Zu Art. 3 wird erläutert, dass gemäss den kantonalen Richtlinien über die Gesetzgebung übergeordnetes Recht nicht wiederholt werden darf. Dem wiederum widerspricht das Vorgehen bei dieser Bestimmung, wenn noch explizit darauf hingewiesen wird, dass hier «<i>die Formulierung von PBG § 88 Absatz 3 übernommen</i>» wurde.</p>	<p>§ 88 PBG regelt abschliessend, in welchen Fällen und auf welchen Wegen die Gemeinde die Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen aufheben oder untersagen kann. In Absprache mit der juristischen Begleitung muss Abs. 1 darum im Reglement belassen werden, um Klarheit über diese Voraussetzung zu schaffen.</p>
12-13	Art. 16 Abs. 1	<p><i>Antrag:</i> Bisherige Formulierung übernehmen: «In Ausnahmefällen kann der Stadtrat von diesen Richtzahlen abweichen.»</p>	<p>Von § 88 Abs. 3 PBG wurde auf Vorschlag des Kantons ein Teil der Formulierung übernommen. Die entsprechende Bestimmung des PBG ist aber unabhängig davon gültig und regelt</p>

		<p><i>Begründung:</i> Hier wird unnötigerweise auf die kantonale Gesetzgebung verwiesen, in den Erläuterungen zudem konkret auf § 88 Abs. 3 PGB. Dieser bezieht sich jedoch lediglich auf den Ortsbildschutz. Das bedeutet eine starke Einschränkung des Handlungsspielraums der Stadt im Vergleich zur bisherigen Lösung.</p>	<p>Ausnahmen u.a. aufgrund des Umwelt- und Ortsbildschutzes, der inneren Verdichtung oder der Verkehrssicherheit. Siehe zudem Ausführung zum obigen Antrag 9-5.</p>
3-8	Art. 16 Abs. 2	<p><i>Antrag:</i> Neuer Absatz 2 zwischen 16.1 und 16.2 einfügen: «Innerhalb der Zonen A und B müssen keine neuen Abstellplätze erstellt werden, wenn auf bestehende Abstellplätze einer anderen Parzelle zurückgegriffen werden kann, und wenn diese dadurch nicht auf einen Normwert unter der Minimalanforderung des Normbedarfs und der prozentualen Mindestanforderung gemäss Anhang 2 fällt.»</p> <p><i>Begründung:</i> Es gibt in der Regel ausreichend Parkplätze in den Zonen A und B. Die versiegelten Flächen sind zu verringern, wo immer möglich. Grünflächen sind neuen Abstellplätzen vorzuziehen —> Kühlung des Stadtklimas.</p>	<p>Die Nutzung von Abstellplätzen auf einem anderen Grundstück ist bereits in Art. 6 «Sicherstellung Benutzbarkeit» geregelt. Art. 16 «Abweichungen» lässt zudem Abweichungen gegenüber dem massgeblichen Bedarf zu. Zur Ermöglichung der beschriebenen Lösung ist darum keine weitere Regelung im Reglement nötig.</p>
3-9	Art. 16 Abs. 3	<p><i>Antrag:</i> Neuer Absatz 3 zwischen 16.2 und 16: «Neu erstellte Abstellplätze in den Zonen A und B müssen unterirdisch sein, sobald es sich um mehr als einen Parkplatz handelt. Neu erstellte Abstellplätze in den Zonen C und D müssen unterirdisch sein, sobald es sich um mehr als fünf Parkplätze handelt.»</p> <p><i>Begründung:</i> Die versiegelten Flächen sind zu verringern, wo immer möglich. Grünflächen sind neuen Abstellplätzen vorzuziehen —> Kühlung des Stadtklimas.</p>	<p>Gemäss § 34 PBV kann ein Zuschlag von 10 % auf die im Baureglement festgelegte Nutzungsziffer geltend gemacht werden, wenn für ein Gebäude unterirdische oder vollständig in das Gebäude integrierte Parkieranlagen erstellt werden. Unterirdische Parkieranlagen werden zudem <u>nicht</u> an die Geschossfläche angerechnet. Aus diesen Grund besteht schon ein grosser Anreiz für Bauherrschaften, Abstellplätze unterirdisch anzuordnen. In aktuellen Bauanfragen auch kleinerer Gebäude ist dies darum fast immer so gelöst. Eine zusätzliche Vorschrift im Baureglement ist darum nicht nötig. Zu beachten ist auch, dass mit Tiefgaragen oft ein Grossteil der Parzellenfläche unterbaut wird, was einen wesentlichen Einfluss auf die Versickerung von Regenwasser hat und insbesondere die Bepflanzung mit Bäumen schwierig macht.</p>

8-2	Art. 16 Abs. 3	<p><i>Antrag:</i> Bei autoarmem oder -freiem Wohnen, Einkaufszentren...</p> <p><i>Begründung:</i> Vor allem in den mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Innenstädten leben immer mehr Menschen, die kein eigenes Auto besitzen. Die Möglichkeit für autoarmes oder -freies Wohnen sollte darum explizit erwähnt werden.</p>	<p>Eines der Ziele der Totalrevision des Reglements ist das Ermöglichen von alternativen Verkehrskonzepten für Gesamtüberbauungen, womit u.a. autoarmes Wohnen gemeint ist. Art. 16. lässt darum Abweichungen gegenüber dem massgeblichen Bedarf zu. Autoarmes Wohnen muss dafür nicht explizit genannt werden.</p>
12-14	Art. 16 Abs. 3 und 4	<p><i>Antrag:</i> «spezielle Nutzungen» streichen</p> <p><i>Begründung:</i> «spezielle Nutzungen» ist sehr weit gefasst. Gemäss Anhang 1 sind dies z.B. «Schulen, Sporteinrichtungen, Freizeitanlagen, Mischnutzungen mit hohem Anteil Kino, Theater oder Einkauf». So müsste also jedes Schulhaus ein ausführliches Mobilitätskonzept einreichen, die Einhaltung laufend überwachen und Massnahmen treffen. Gleiches würde für das Schlosskino oder die Theaterwerkstatt Gleis 5 gelten.</p> <p>Aus unserer Sicht macht ein Mobilitätskonzept bei Einkaufszentren sowie bei hohem Parkplatzbedarf Sinn, nicht aber bei allen aufgeführten Spezialnutzungen. Hier steht der Aufwand für eine MK oft in keinem Verhältnis zum Nutzen. Die «speziellen Nutzungen» sollten erst ab einem gewissen Abstellplatzbedarf ein MK erstellen müssen, was ja im Artikel bereits geregelt ist. Entsprechend kann «spezielle Nutzungen» gestrichen werden.</p> <p>Im Rahmen eines Gestaltungsplan können bei Bedarf immer noch individuelle Vorgaben gemacht werden.</p>	<p>Art. 16 des Entwurfs wurde zur Klärung der Anforderungen überarbeitet und in Art. 15 Abweichungen sowie Art. 16 Mobilitätskonzept aufgeteilt. Ein Mobilitätskonzept soll erst ab einer Schwelle von 100 Abstellplätzen, entsprechend § 90 PBG, verlangt werden können. Für kleinere Parkieranlagen ist kein Mobilitätskonzept nötig. Der aktuelle Entwurf orientiert sich am Reglement der Stadt Luzern, welches dort 2021 in Kraft trat.⁴</p>
9-5	Art. 16	<p><i>Antrag:</i> Art. 16 ist zu streichen und durch die folgenden vier Bestimmungen zu ersetzen (neu Art. 16 a, 16 b, 16 c, 16 d):</p> <p><i>Begründung:</i> Die Bestimmung ist zu eng gefasst und fokussiert zu stark auf spezielle Nutzungen gemäss Anhang 1 wie Einkaufszentren, Freizeitanlagen und dergleichen.</p>	<p>§ 88 PBG regelt abschliessend, in welchen Fällen und auf welchen Wegen die Gemeinde die Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen aufheben oder untersagen kann. Die Bestimmung von Art. 16 umfasst alle nach § 88 zulässigen Abweichungen</p>

⁴ Siehe <https://www.stadt Luzern.ch/dokumentebilder/rechtssammlung/kapitel/info/100594>

		<p>Es braucht jedoch objektbezogene Reduktionen für alle Nutzungen, welche spezifische öffentliche Interessen berücksichtigen.</p> <p>Regelungsbedarf besteht zudem bei den Themen Car-Sharing und autofreie/autoarme Nutzungen. Entsprechende Bestimmungen gehören heute zum Standard in den Abstellplatzreglementen von Schweizer Städten.</p>	<p>von der Erstellungspflicht und nicht diejenige für spezielle Nutzungen gemäss Anhang 1. Es wird darum einerseits für nicht nötig erachtet, die Abweichungen detaillierter zu regeln. Andererseits sind Regelungen von nicht in § 88 PBG enthaltenen Abweichungen nicht bewilligungsfähig.</p> <p>Der Kanton stellte in der Vorprüfung des Reglements zum damaligen Entwurf folgendes fest: «§ 88 PBG Abs. 2, bestimmt, dass das Baureglement in den genannten Fällen (Ziff. 1 bis Ziff. 3) von der Pflicht entbinden kann (generell-abstrakt). Gemäss § 88 Abs. 3 PBG hat die Baubewilligungsbehörde sodann die Möglichkeit, im Einzelfall auf die entsprechende Parkplatzerstellungspflicht zu verzichten. § 88 Abs. 3 PBG enthält mehrere Tatbestände, wann von dieser Bestimmung Gebrauch gemacht werden kann. Diese Liste ist einerseits abschliessend, andererseits ist darauf hinzuweisen, dass das kommunale Recht die darin enthaltenen unbestimmten Rechtsbegriffe nicht konkretisieren darf; zudem darf in diesem Fall das kommunale Recht nicht strenger sein, als das PBG.»</p> <p>Zum als Beispiel genannten Reglement von Uster ist zu bemerken, dass dieses 2019 in einer Volksabstimmung mit 61% Nein-Stimmen abgelehnt und somit nie eingeführt wurde. Es gilt dort weiterhin das Reglement von 1992.</p>
9-6	Art. 16 a neu	<p>Antrag: Art. 16 a Abweichungen vom massgeblichen Bedarf ⁵</p> <p>¹ Besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse, kann eine Abweichung vom massgeblichen Bedarf an Parkplätzen angeordnet werden.</p> <p>² Ein öffentliches Interesse liegt insbesondere in folgenden Situationen vor:</p> <p>a) Strassenlärm: die Erschliessung der Parkplätze erfolgt über ein Strassennetz, bei dem die Immissionsgrenzwerte für Strassenlärm gemäss Lärmschutzverordnung bereits erreicht oder überschritten sind.</p> <p>b) Strassenkapazität: Die Erschliessung erfolgt über Strassenabschnitte mit bestehenden oder sich abzeichnenden und nicht einfach zu behebenden Leistungengpässen.</p> <p>c) Fuss- und Veloverkehr: Ein überdurchschnittlicher Anteil des Velo- und Fussgängerverkehrs führt zu entsprechend weniger Aufkommen an Personenwagen und damit geringem Parkplatzbedarf.</p> <p>d) Parkplatzbewirtschaftung: Eine Parkplatzbewirtschaftung (zeitlich und/oder monetär) fördert die Verkehrsverlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel und den Langsamverkehr und reduziert damit den Parkplatzbedarf.</p> <p>e) Ortsbildschutz: Aus Rücksichtnahme auf die bauliche Umgebung und Freiräume in schutzwürdigen Quartieren oder</p>	

		<p>Ortsbildern kann sich die erforderliche Anzahl Parkplätze nicht anordnen lassen.</p> <p>f) Sonstige Schutzinteressen: Schutzinteressen wie Natur-, Heimat- und Gewässerschutz bedingen gegebenenfalls eine Reduktion der Parkplätze.</p> <p>³ Abweichungen nach Abs. 2 sind in der Baubewilligung zu begründen.</p> <p>⁴ Anordnungen nach Abs. 2 haben keine Ersatzabgabe gemäss Art. 17 ff. und kein Mobilitätskonzept gemäss Art. 16 d zur Folge.</p> <p><i>Begründung:</i> Die Bestimmung schafft die Rechtsgrundlage, damit im Einzelfall eine weitere Reduktion (Abweichung vom massgeblichen Bedarf) angeordnet werden kann, wenn dafür ein überwiegendes öffentliches Interesse ausgewiesen ist. Die relevanten öffentlichen Interessen werden in der Bestimmung konkretisiert (lit. a-f).</p>
9-7	Art. 16 b neu	<p><i>Antrag:</i> Art. 16 b Car-Sharing</p> <p>¹ Ein Parkplatz für Car-Sharing ersetzt vier Parkplätze des massgeblichen Bedarfs für Bewohnende und Beschäftigte. Für den Nachweis ist bei Einreichen des Baugesuchs ein Vertrag mit einer Car-Sharing-Organisation vorzulegen.</p> <p>² Können die Car-Sharing-Parkplätze zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr bereitgestellt werden, sind die zusätzlich notwendigen Parkplätze zu erstellen, oder bei Unmöglichkeit eine Ersatzabgabe gemäss Art. 17 ff. zu leisten.</p> <p>³ Besucher- und Kundenparkplätze sowie Behindertenparkplätze können nicht durch Car-Sharing-Parkplätze ersetzt werden.</p> <p><i>Begründung:</i> Institutionelles Carsharing auf privatem Grund soll aufgrund der positiven Effekte des Teilens gefördert werden. Ähnliche Regelungen werden auch in anderen Städten</p>

		wie beispielsweise in Luzern, Winterthur und Uster angewendet.
9-10	Art. 16 c neu	<p><i>Antrag:</i> Art. 16 c Autofreie/autoarme Nutzungen</p> <p>¹ Bauten und Anlagen können unter Nachweis eines reduzierten oder entfallenen Bedarfs von der Pflicht zur Erstellung des minimal erforderlichen Bedarfs an Parkplätzen ganz oder teilweise befreit werden.</p> <p>² Der reduzierte oder entfallene Bedarf ist in einem Mobilitätskonzept zu begründen und durch ein Controlling sicherzustellen. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.</p> <p>³ Sofern der Nachweis des reduzierten oder entfallenen Bedarfs nicht mehr erbracht werden kann, sind innerhalb von zwei Jahren nach Feststellung des Missstandes die notwendigen Parkplätze zu erstellen, oder bei Unmöglichkeit eine Ersatzabgabe gemäss Art. 17 ff. zu leisten.</p> <p>² Bei Wohnnutzungen bis zu drei Wohneinheiten kann der Nachweis in einem vereinfachten Mobilitätsnachweis erbracht werden.</p> <p>³ Vom massgeblichen Bedarf an Besucher- und Kundenparkplätzen sowie Behindertenparkplätzen kann nicht abgewichen werden</p> <p><i>Begründung:</i> –</p>
9-11	Art. 16 d neu	<p><i>Antrag:</i> Art. 16 d Mobilitätskonzept Übernahme von Art. 16 Abs. 4 Mitwirkungsvorlage Stadt</p> <p><i>Begründung:</i> –</p>

IV. Ersatzabgabe

Art. 17 Ersatzabgabepflicht

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
2-15 5-16 6-16 7-16	Art. 17 Abs. 2	<i>Antrag:</i> Ersatzlos zu streichen. <i>Begründung:</i> Da Art. 16 zu streichen ist, fällt auch dieser Absatz weg	An Art. 16 «Abweichungen» muss gemäss obiger Begründung festgehalten werden.
3-10	Art. 17 Abs. 1	<i>Antrag:</i> Ergänzung: «...Abstellplätze nicht erstellen kann <u>oder will</u> , hat eine...» <i>Begründung:</i> Es muss die Möglichkeit bestehen, Liegenschaften ohne Abstellplätze zu gestalten. Es kann überlegt werden, ob die vorgeschlagene Ergänzung lediglich für Nutzungen mit Wohnraum gelten soll.	Will ein Grundeigentümer oder eine Grundeigentümerin keine Abstellplätze erstellen, obwohl dies baulich möglich wäre, kann dies gemäss Art. 16 «Abweichungen» im Baugesuch begründet beantragt werden. Wird das Baugesuch bewilligt, fällt auch keine Ersatzabgabe an.
3-11	Art. 17 Abs. 3	<i>Antrag:</i> Streichung Begriff Einstellräume <i>Begründung:</i> Weil am Anfang erwähnt wird, dass Einstellräume mit Abstellplätzen gleichgesetzt werden.	Der Begriff wurde gestrichen.
10-24	Art. 17 Abs 1-3	<i>Antrag:</i> Streichen und ersetzen durch: Abs 1: Wer nicht minimal einen Abstellplatz pro Wohneinheit erstellen kann, hat eine Ersatzabgabe zu leisten. Abs 2: Keine Abgabe ist geschuldet, wenn die Pflicht zur Erstellung der erforderlichen Abstellplätze nach Massgabe der kantonalen Gesetzgebung ganz oder teilweise aufgehoben wurde. <i>Begründung:</i> Wenn Abstellplätze der Allgemeinheit oder anderer Grundeigentümer genutzt werden, soll eine Ersatzabgabe geschuldet sein.	Die vorgeschlagenen Anpassungen beabsichtigen die gleiche Regelung wie im Entwurf gemäss Mitwirkung, jedoch ist diese weniger klar und aufgrund des Verzichts auf Abs. 3 nicht vollständig.

Art. 18 Verwendung der Ersatzabgabe

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
10-25	Art. 18	<p><i>Antrag:</i> Keine Bemerkungen.</p> <p><i>Begründung:</i> Es muss geprüft werden, ob es richtig ist, dass die Mittel der «Spezialfinanzierung Parkierung» zugewiesen werden und damit der Finanzhoheit des Gemeinderates entzogen werden.</p>	Die Kompetenz zur Verwendung von Mitteln aus der Spezialfinanzierung Parkierung unterscheidet sich nicht von den Finanzkompetenzen gemäss Gemeindeordnung. Die Kompetenzen des Gemeinderates werden somit nicht eingeschränkt.

Art. 19 Höhe der Ersatzabgabe

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
2-16 5-17 6-17 7-17	Art. 19	<p><i>Antrag:</i> Die Ersatzabgabe ist daran zu messen, ob jemand offensichtlich keine Abstellplätze bauen kann oder ob er dies nicht will.</p> <p><i>Begründung:</i> Die derzeitige Regelung ist diesbezüglich zu wenig differenziert. So werden Eigentümer in erheblichem Masse bestraft, die beispielsweise einen Umbau in der Altstadt vorsehen (ohne dass diese etwas dafür können), während andere eine Ersatzabgabe entrichten, die sie selbst verschuldet haben.</p>	Der Antrag betrifft die Ersatzabgabepflicht gemäss Art. 17. Auch auf Parzellen wie in der Altstadt, wo eine Erstellung von Abstellplätzen nicht möglich ist, können solche nach Art. 5 «Sicherstellung Benutzbarkeit» auf anderen Grundstücken gesichert werden oder kann nach Art. 16 «Abweichungen» ein Antrag zur Abweichung vom massgeblichen Bedarf gestellt werden. Dann entfällt die Ersatzabgabepflicht.
3-12	Art. 19	<p><i>Antrag:</i> Hier sollte entweder der Begriff „einmalig“ oder „jährlich“ ergänzt werden.</p> <p><i>Begründung:</i> Es ist unklar.</p>	Die Ersatzabgabe fällt im Baubewilligungsverfahren an und wird einmalig erhoben, gleich wie die Gebühr für die Baubewilligung.
4-12	Art. 19 Abs. 1	<p><i>Antrag:</i> Reduktion der Abgabepflicht oder Befreiung, wenn die Erstellung der Pflichtparkplätze objektiv nicht möglich oder unzumutbar ist.</p> <p><i>Begründung:</i> Wenn eine Bauherrschaft aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (z.B. Umbau, Umnutzung in einer dicht bebauten Gegend) keine Parkplätze erstellen kann, sollte das bei der Bemessung der Abgabe berücksichtigt werden.</p>	Der Antrag betrifft die Ersatzabgabepflicht gemäss Art. 17. Auch auf Parzellen wie in der Altstadt, wo eine Erstellung von Abstellplätzen nicht möglich ist, können solche nach Art. 5 «Sicherstellung Benutzbarkeit» auf anderen Grundstücken gesichert werden oder kann nach Art. 16 «Abweichungen» ein Antrag zur Abweichung vom massgeblichen Bedarf gestellt werden. Dann entfällt die Ersatzabgabepflicht.
10-26	Art. 19	Keine Bemerkungen.	Kenntnisnahme

12-15	Art. 19	<p><i>Antrag:</i> Hier muss konsequenterweise präzisiert werden, um welche Art Abstellplätze es geht. Sind AP fürs Velos, Motorfahräder und Motorräder auch abgabepflichtig und wenn ja, in welcher Höhe?</p> <p><i>Begründung:</i> Die Ersatzabgabepflicht soll für Abstellplätze für Velos, Motorfahräder und Motorräder im Verhältnis zum Platzbedarf reduziert werden.</p> <p>In der aktuellen Formulierung besteht eine Unverhältnismässigkeit der Abgabepflicht. So müsste für einen fehlenden Auto-Abstellplatz mit 12.5 m² (2.5x5m) CHF 10'000 bezahlt werden. Für fehlenden Motorrad-Abstellplätze sind es für die gleiche Fläche ca. viermal so viel, also rund. CHF 40'000. Für Velo-Abstellplätze nochmals deutlich mehr.</p>	Die Regelung wurde mit separaten Beträgen für Personenwagen, Motorräder und Velos ergänzt, orientiert an der jeweiligen Normgrösse eines Abstellplatzes (12.5 m ² , 2.8 m ² und 1–2 m ²).
-------	---------	--	---

Art. 20 Veranlagung und Fristen

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
10-27	Art. 20	<p><i>Antrag:</i> Art.20 Abs. 2 streichen</p> <p><i>Begründung:</i> –</p>	Da Art. 4 (Nachträgliche Erstellungspflicht) gestrichen wird, kann auch Art. 20 Abs. 2 gestrichen werden.

Art. 21 Rückerstattung

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
3-13	21	<p><i>Antrag:</i> Die anteilmässige Rückerstattung ist unklar formuliert. Ohne das alte Reglement ist es unklar, ob die Rückerstattung steigt oder sinkt mit den Jahren.</p> <p><i>Begründung:</i> Es ist unklar.</p>	Der Artikel wurde mit einer Formulierung gemäss dem geltenden Recht ergänzt.
10-27	Art. 21	Keine Bemerkungen.	Kenntnisnahme

V. Spezialfinanzierung Parkierung

Art. 22 Zweck

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
2-17	Art. 22	<p><i>Antrag:</i> Gesamthaft ersatzlos zu streichen (alternativ ist zumindest lit. d ersatzlos zu streichen, da diese Regelung inakzeptabel wäre).</p> <p><i>Begründung:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gehört diese Regelung nicht in dieses Reglement, zumal hier erhebliche Beträge aus anderen Reglementen (insb. Parkierungsreglement) fliessen. Wenn dann müsste dies separat geregelt werden; 2. Die lit. d ist in jedem Fall ersatzlos zu streichen, da dies einen viel zu willkürlichen Umgang mit den Geldern gibt; 3. Schliesslich ist zu berücksichtigen, dass in dieser Spezialfinanzierungskasse mehrere Millionen liegen, deren Verwendung nicht in der Kompetenz des Stadtrats sein kann und darf. In jedem Fall müsste hier der Gemeinderat über die Verwendung der Gelder entscheiden (ansonsten Verwaltungsdiktatur). 	<p>Der Abschnitt zur Spezialfinanzierung Parkierung wird im Abstellplatzreglement und im Parkierungsreglement identisch geregelt. Eine Regelung ist in § 89 Abs. 3 PBG vorgeschrieben und zwingend nötig. Die Kompetenz zur Verwendung von Mitteln aus der Spezialfinanzierung Parkierung unterscheidet sich nicht von den Finanzkompetenzen gemäss Gemeindeordnung. Gestrichen wurde in lit. d die teilweise widersprechende Formulierung «durch den Stadtrat zu bewilligende Massnahmen». Die Bewilligung von Massnahmen erfolgt gemäss Finanzkompetenzen der Gemeindeordnung.</p>
10-28	Art. 22	<p><i>Antrag:</i> Ersatzlos streichen.</p> <p><i>Begründung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Gehört thematisch nicht ins Reglement Abstellplätze. • Muss mit dem Parkierungsreglement abgedeckt werden <p>Lit. d) ist definitiv zu streichen. Im Minimum sind die Gelder aus diesem Topf durch den Gemeinderat und nicht durch den Stadtrat zu sprechen.</p>	
5-18 6-18 7-18	Art. 22	<p><i>Antrag:</i> c) und d) sind ersatzlos zu streichen.</p> <p><i>Begründung:</i></p>	<p>Der Abschnitt zur Spezialfinanzierung Parkierung wird im Abstellplatzreglement und im Parkierungsreglement identisch geregelt. Eine Regelung ist in § 89 Abs. 3 PBG vorgeschrieben und zwingend nötig. Nicht gestrichen werden kann lit. c, welche die Finanzierung von Personalaufwand (z.B. Parkkontrollen) und</p>

		<p>1. Gehört diese Regelung nicht in dieses Reglement, zumal hier erhebliche Beträge aus anderen Reglementen (insb. Parkierungsreglement) fliessen. Wenn dann müsste dies separat geregelt werden;</p> <p>2. Die lit. d ist in jedem Fall ersatzlos zu streichen, da dies einen viel zu willkürlichen Umgang mit den Geldern gibt;</p> <p>3. Die hier gebundenen Mittel sind für den Ausgleich an Parkflächen zu verwenden.</p> <p>4. Schliesslich ist zu berücksichtigen, dass in dieser Spezialfinanzierungskasse mehrere Millionen liegen, deren Verwendung nicht in der Kompetenz des Stadtrats sein kann und darf. In jedem Fall müsste hier der Gemeinderat über die Verwendung der Gelder entscheiden (ansonsten Verwaltungsdiktatur)</p>	<p>Sachaufwand (z.B. Parkuhren) aus den Mitteln der Spezialfinanzierung Parkierung ermöglicht. Die Spezialfinanzierung Parkierung wird zur Hauptsache aus Parkgebühren gespiesen.</p> <p>Die Kompetenz zur Verwendung von Mitteln aus der Spezialfinanzierung Parkierung unterscheidet sich jedoch nicht von den Finanzkompetenzen gemäss Gemeindeordnung. Gestrichen wurde in lit. d die teilweise widersprechende Formulierung «durch den Stadtrat zu bewilligende Massnahmen». Die Bewilligung von Massnahmen erfolgt gemäss Finanzkompetenzen der Gemeindeordnung.</p>
4-13	Art. 22	<p><i>Antrag:</i> Es wird auf die inhaltliche Abstimmung mit dem Parkierungsreglement hingewiesen. Wenn die beiden Reglemente derart zusammenhängen, stellt sich die Frage, ob es nicht sachgerecht wäre, wenn auch der Gesetzgebungsprozess (inkl. Mitwirkung) parallel durchgeführt würde.</p> <p><i>Begründung:</i> –</p>	Die beiden Reglemente sind bereits inhaltlich abgestimmt, wurden gemeinsam dem Stadtrat und der Fachkommission Verkehr und Mobilität vorgestellt und durch diese gutgeheissen. Es ist eine gemeinsame Genehmigung im Gemeinderat vorgesehen.
3-14	Art. 22 b	<p><i>Antrag:</i> Der Begriff «Gemeinschaftsanlagen» ist unverständlich, was heisst das? Wir beantragen, diesen Punkt zu streichen.</p> <p><i>Begründung:</i> unverständlich</p>	Gemeinschaftsanlage sind Parkierungsanlagen, welche mehreren Nutzergruppen dienen, z.B. einem Gewerbebetrieb und einer Wohnüberbauung. Der Begriff ist im Normenwesen sowie in der Rechts- und Verwaltungspraxis gängig und wird im Kontext ohne weitere Erklärungen korrekt verstanden.
3-15	Art. 22 d	<p><i>Antrag:</i> «...nachhaltige Mobilität, wie öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr»</p> <p><i>Begründung:</i> ergänzen, damit es klarer ist</p>	Im Sinne einer kurzen Regelung soll auf eine Ergänzung verzichtet werden, da verständlich und in den Erläuterungen ergänzt ist, dass nachhaltige Mobilität u.a. öffentlicher Verkehr oder Fuss- und Veloverkehr sein können.
4-14	Art. 22 Abs. 1 lit. d	<p><i>Antrag:</i> Evtl. Streichen.</p> <p><i>Begründung:</i> Die Regelung ist sehr offen formuliert, weshalb vieles darunter subsumiert werden kann, was u.E. nicht sachgerecht ist.</p>	Die Kompetenz zur Verwendung von Mitteln aus der Spezialfinanzierung Parkierung unterscheidet sich nicht von den Finanzkompetenzen gemäss Gemeindeordnung, d.h. die Kompetenz

		Handelt es sich hierbei ausschliesslich um Ausgaben, die im Rahmen der Finanzkompetenzen des Stadtrats liegen?	liegt je nach Ausgabeart und Betrag beim Stadtrat, beim Gemeinderat oder beim Volk.
8-3	Art. 22 Abs. 1 lit. d	<i>Antrag:</i> Streichung d) für durch den Stadtrat zu bewilligende Massnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität. <i>Begründung:</i> Warum müssen solche Massnahmen durch den Stadtrat bewilligt werden? Die Massnahmen unterliegen, wie alle anderen Aktivitäten des Gemeinwesens, den dazugehörigen Kompetenz- und Finanzregelungen.	Die Kompetenz zur Verwendung von Mitteln aus der Spezialfinanzierung Parkierung unterscheidet sich nicht von den Finanzkompetenzen gemäss Gemeindeordnung. Gestrichen wurde in lit. d die teilweise widersprechende Formulierung «durch den Stadtrat zu bewilligende Massnahmen». Die Bewilligung von Massnahmen erfolgt gemäss Finanzkompetenzen der Gemeindeordnung.
9-12	Art. 22 Abs. 1 lit. d	<i>Antrag:</i> Streichung:d) für durch den Stadtrat zu bewilligende Massnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität <i>Begründung:</i> Die Vorgabe, wonach der Stadtrat die Massnahmen bewilligen muss, braucht es nicht; sie führt zu einem bürokratischen Leerlauf. Allenfalls sollen die Massnahmen im Reglement selbst präzisiert werden.	
11-3	Art. 22 Zweck	<i>Antrag:</i> Ergänzung zum Absatz d): «... nachhaltigen Mobilität, wie z.B. Förderung von Carsharing-Standorten». <i>Begründung:</i> Zur weiteren Erläuterung des Begriffes «nachhaltige Mobilität»	Im Sinne einer kurzen Regelung soll auf eine Ergänzung verzichtet werden, da verständlich ist, dass nachhaltige Mobilität u.a. Carsharing-Standorte sein können. Das Thema Carsharing wird zudem explizit im Parkierungsreglement behandelt.
12-16	Art. 22 + 23	<i>Antrag:</i> Behandlung des Abstellplatzreglements im Gemeinderat (oder bereits vorgängig im Rahmen einer allfälligen Vernehmlassung) zusammen mit dem Parkierungsreglement <i>Begründung:</i> Diese Artikel sind ein weiteres Beispiel dafür, dass das Parkierungsreglement gleichzeitig zu behandeln ist, da dort auf die hier geregelte Spezialfinanzierung verwiesen wird und es allenfalls zu Änderungen kommen kann.	Die beiden Reglemente sind bereits inhaltlich abgestimmt, wurden gemeinsam dem Stadtrat und der Fachkommission Verkehr und Mobilität vorgestellt und durch diese gutgeheissen. Es ist eine gemeinsame Genehmigung im Gemeinderat vorgesehen.

Art. 23 Äufnung

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
2-18	Art. 23	<i>Antrag:</i> Ersatzlos zu streichen. <i>Begründung:</i> Es gilt das zu Art. 22 erwähnte analog.	Eine Regelung ist in § 89 Abs. 3 PBG vorgeschrieben und zwingend nötig. Die Regelung ist mit dem Parkierungsreglement abgestimmt.
10-29	Art. 23	<i>Antrag:</i> Ersatzlos streichen. <i>Begründung:</i> Analog Art. 22	
9-13	Art. 23	<i>Antrag:</i> lit. d. ersatzlos streichen: d) Einlagen der Stadt. <i>Begründung:</i> Einlagen der Stadt (Steuergelder) in die Spezialfinanzierung sind aus haushaltsrechtlichen Gründen nicht angebracht.	Buchstabe d) wurde gestrichen. Können Vorhaben gemäss Art. 22 «Zweck» nicht alleine durch Mittel aus der Spezialfinanzierung Parkierung finanziert werden, ist die zusätzliche Finanzierung nach den Finanzkompetenzen der Gemeindeordnung zu genehmigen. Eine diesbezügliche Regelung in diesem Reglement ist nicht nötig.
12-16	Art. 22 + 23	<i>Antrag:</i> Behandlung des Abstellplatzreglements im Gemeinderat (oder bereits vorgängig im Rahmen einer allfälligen Vernehmlassung) zusammen mit dem Parkierungsreglement <i>Begründung:</i> Diese Artikel sind ein weiteres Beispiel dafür, dass das Parkierungsreglement gleichzeitig zu behandeln ist, da dort auf die hier geregelte Spezialfinanzierung verwiesen wird und es allenfalls zu Änderungen kommen kann.	Die beiden Reglemente sind bereits inhaltlich abgestimmt, wurden gemeinsam dem Stadtrat und der Fachkommission Verkehr und Mobilität vorgestellt und durch diese gutgeheissen. Es ist eine gemeinsame Genehmigung im Gemeinderat vorgesehen.

VI. Übergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 24 Anwendbares Recht

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
10-30	Neu Art. 24 Rechtsmittel	<i>Antrag:</i> Art. 18 Abs, 1 und Abs. 2 Rekurs sind vom geltenden Recht zu übernehmen ins neue Recht <i>Begründung:</i> –	Die Rechtsmittel sind in der übergeordneten Gesetzgebung geregelt. Eine weitere Regelung in diesem Reglement ist nicht nötig.
2-19 5-19 6-19 7-19	Art. 24	<i>Antrag:</i> Die im Zeitpunkt des Inkrafttretens noch nicht rechtskräftig entschiedenen Baugesuche wie auch alle Bauten und Anlagen, bei welchen die Ersatzabgabe mit Grundbucheintrag bereits sichergestellt worden ist, unterstehen diesem Reglement. Dieses Reglement gilt für sämtliche Baugesuche, die nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Reglements gestellt werden. Für bereits eingereichte Baugesuche wie auch für alle Bauten und Anlagen, bei denen die Ersatzabgaben mit Grundbucheintrag bereits sichergestellt worden sind, unterstehen dem bisherigen Reglement. <i>Begründung:</i> Ansonsten besteht eine erhebliche Rechtsunsicherheit für die Baugesuchsteller. Mit der bislang vorgesehenen Regelung könnten jetzt gestellte Baugesuche mit Inkrafttreten im Rekursverfahren oder Beschwerdeverfahren plötzlich nicht mehr gesetzeskonform sein. Es sollte nicht in bereits pendente Verfahren eingegriffen werden (Rückwirkungsverbot).	Dies wurde sinngemäss aufgenommen.
4-15	Art. 24	<i>Antrag:</i> Anpassung: Sofern sich aus dem neuen Reglement neue bzw. weitergehende Pflichten ergeben, ist das neue Recht nicht auf Baugesuche anzuwenden, die vor Inkrafttreten eingereicht worden sind. <i>Begründung:</i> Es kann nicht angehen, dass bereits eingereichte Baugesuche aufgrund des neuen Reglements nachträglich an-	

		<p>gepasst werden müssen oder die Baubewilligung für ein (ursprünglich bewilligungsfähiges) Baugesuch verweigert wird, weil dieses dem neuen Recht nicht entspricht.</p> <p>Möglich soll es aber sein, das neue Recht dann anzuwenden, wenn es für den Baugesuchsteller vorteilhaft ist.</p>
10-31	Art. 24	<p><i>Antrag:</i> Streichen und ersetzen durch: «Die im Zeitpunkt des Inkrafttretens noch nicht rechtskräftig entschiedenen Baugesuche wie auch alle Bauten und Anlagen, bei welchen die Ersatzabgabe mit Grundbucheintrag bereits sichergestellt worden ist, unterstehen diesem Reglement dem alten Recht. Baugesuche, die nach dem Inkrafttreten dieses Reglements gestellt werden, sind dem neuen Recht unterstellt.»</p> <p><i>Begründung:</i> Die Rechtssicherheit für Gesuchsteller muss sichergestellt sein.</p>
12-17	Art. 24	<p><i>Antrag:</i> Die bisherige Formulierung «Die im Zeitpunkt des Inkrafttretens noch nicht rechtskräftig entschiedenen Baugesuche wie auch alle Bauten und Anlagen, bei welchen die Ersatzabgabe mit Grundbucheintrag bereits sichergestellt worden ist, die ab Zeitpunkt es Inkrafttretens eingereicht werden» streichen und ersetzen durch folgende Absätze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. «Bei Inkrafttreten dieses Reglements hängige Baugesuche und Planungen sind nach altem Recht zu beurteilen.» 2. «Die Hängigkeit bestimmt sich bei Baugesuchen nach dem Zeitpunkt der Einreichung, bei Planungen nach dem Zeitpunkt, zu dem die Stadt die Planaufgabe publiziert.» <p><i>Begründung:</i> Hier soll ein Fehler im alten Abstellplatzreglement korrigiert werden. Im Sinne der Rechtssicherheit und in Übereinstimmung mit § 121 PBG sowie Art. 51 unseres Baureglements soll das neue Reglement nicht rückwirkend gelten. Eine Rückwirkung schafft Rechtsunsicherheit und gefährdet oder verzögert hängige Baubewilligungsverfahren. Wer in aufwändiger Planung ein Baugesuch eingereicht hat, das dann z.B. durch</p>

		Einsprachen verzögert wird, kann durch die bisherige Formulierung gezwungen sein, das Baugesuch komplett zu überarbeiten. Das kann nicht im Sinne des Gesetzgebers sein.
--	--	--

Art. 25 Inkrafttreten

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
10-32	Art. 25	Keine Bemerkungen.	Kenntnisnahme

Anhang 1 Normbedarf für Abstellplätze für Personenwagen

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
1-1	Anhang 1	<p><i>Antrag:</i> Die Vorgaben für Beschäftigte für Gastbetriebe sind zu überprüfen (Antrag sinngemäss).</p> <p><i>Begründung:</i> 2.5 Abstellplätze pro 100 Sitzplätze für Beschäftigte Gastronomie scheinen zu hoch. Das Schlosskino müsste demnach 3.5 Abstellplätze für Angestellte bereithalten – es arbeitet jedoch meist nur eine Person im Kino. Noch krasser wäre der Bedarf für das Kasino. Für die max. 1'000 Sitzplätze (Foyer plus Saal) müsste die Stadt 25 Parkplätze für Angestellte bereitstellen. Hotels müssen nun zusätzlich 14 Parkplätze pro 100 Zimmer bereitstellen. Das entspricht einer Steigerung von 28%.</p>	<p>Für die Kategorie «Restaurant, Bar, Kino, Theater, Saal» wurde der Normbedarf für Beschäftigte und Kundschaft nicht erhöht. Der Normbedarf für Kundschaft wurde um den neuen Normbedarf für Beschäftigte reduziert. Für die Kategorie «Hotel» entspricht der neue Normbedarf der «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen» des Kantons Zürich⁶.</p> <p>Der Normbedarf wird zudem je nach Standortqualität auf den massgeblichen Bedarf reduziert. Der minimale massgebliche Bedarf liegt so meist unter dem heutigen Normbedarf. Abweichungen sind zudem nach Art. 16 «Abweichungen» möglich.</p>
2-20	Anhang 1	<p><i>Antrag:</i> Es muss aus dem Anhang hervorgehen, dass es sich hierbei um Mindestpflichten handelt (keine Maximalzahlen).</p> <p><i>Begründung:</i> Siehe Ausführungen zu Art. 13.</p>	Siehe Ausführungen zu Art. 13

⁶ Siehe https://www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/themen/mobilitaet/mobilitaetsplanung/kommunale-verkehrsplanung/ktzh_bd_vd_pp_wegleitung_vernehmlassung_2018.pdf

3-16	Anhang 1	<p><i>Antrag:</i> Wir beantragen, dass die Mengen nochmals sehr genau angeschaut werden. Uns scheinen die Reduktionen nicht sehr mutig.</p> <p><i>Begründung:</i> Verweis auf die Analyse unter Punkt 5 der Einleitung, wo von viel zu vielen und einer starken Unternutzung von Abstellplätzen gesprochen wird.</p>	<p>Zur Festlegung der Werte erfolgte durch die externe Fachunterstützung in Abgleich mit diversen Reglementen anderer Gemeinden sowie dem Normenwesen. Zudem wurde für verschiedenen Bauvorhaben Belegungszahlen von Parkierungsanlagen erhoben und Berechnungen nach dem geltenden und dem neuen Recht erstellt. Ein Auszug davon findet sich in Anhang 1.</p>
5-20 6-20 7-20	Anhang 1	<p><i>Antrag:</i> Der Begriff Pflichtbedarf soll nicht durch Normbedarf ersetzt werden. Es muss aus dem Anhang hervorgehen, dass es sich hierbei um Mindestpflichten handelt (keine Maximalzahlen).</p> <p><i>Begründung:</i> Es gibt keinen ersichtlichen Grund die Begrifflichkeit zu ändern. Der Begriff Normbedarf verwischt die Bedeutung der betreffenden Zahlen.</p> <p>Siehe Ausführungen zu Art. 13.</p>	<p>Siehe Ausführungen zu Art. 13</p>
8-4	Anhang 1, Bezugsgrösse Wohnnutzungen	<p><i>Antrag:</i> Pro Wohnung oder pro 120 m² mGF</p> <p><i>Begründung:</i> Die Bezugsgrösse ist der in den vergangenen Jahren stetig steigenden Wohnfläche im Thurgau anzupassen.</p>	<p>Diese Einschätzung der stetig steigenden Wohnfläche ist nicht korrekt. Gemäss Dienststelle für Statistik des Kantons Thurgau⁷ sind die Wohnungen im Thurgau gleich wie im Rest der Schweiz in den letzten Jahren kleiner geworden. Einerseits wurden mehr Wohnungen mit wenigen Zimmern gebaut, andererseits beanspruchten diese weniger Fläche. Neu gebaute 4-Zimmer-Wohnungen z.B. verkleinerten sich von der Periode 2001–2010 zur Periode 2021–2023 z.B. von durchschnittlich 131 m² auf 120 m² (-8%).</p>
8-5	Anhang 1, Fussnote 2	<p><i>Antrag:</i> 2) Als massgebliche Geschossfläche (mGF) gilt die Hauptnutzfläche (HNF) gemäss SIA 416.</p> <p><i>Begründung:</i> Die Definition der massgeblichen Geschossfläche mGF entspricht nicht der Normierung gemäss SIA 416 «Flächen und Volumen von Gebäuden». Zweckmässig ist die Hauptnutzfläche HNF. Diese ist definiert als die Fläche, die der Zweckbestimmung und Nutzung des Gebäudes im engeren Sinn dient.</p>	<p>Die Messweise mGF wird u.a. im Kanton Zürich in identischer Weise verwendet und ist darum bei Planenden etabliert. Die mGF entspricht eher der GF nach SIA 416 abzüglich der Fläche für die Parkierung als der HNF und ist darum sehr einfach zu bestimmen. Ein Vorteil ist, dass die mGF auch bestimmt werden kann, wenn ein späterer Mieterausbau noch nicht definiert ist.</p>

⁷ Siehe <https://statistik.tg.ch/themen-und-daten/bau-und-wohnen/gebaeude-und-wohnungen/gebaeude-und-wohnungsbestand.html/5962>

		Mit der Verwendung einer im Planungsprozess bereits bekannten Flächengrösse muss für die Parkplatzberechnung nicht eine zusätzliche, Aufwand und Kosten generierende Berechnung durchgeführt werden.	
10-33	Anhang 1	<i>Antrag:</i> Ersetzen des Begriffs «Normbedarf» durch Mindestbedarf im ganzen Anhang. <i>Begründung:</i> Siehe Art. 11	Siehe Ausführungen zu Art. 11 und 13

Anhang 2 Reduktionsplan

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
2-21 6-21 5-21 7-21	Anhang 2	<i>Antrag:</i> Es darf keine maximale Begrenzung der Parkplatzzahl für Grundeigentum geben. Die Maximalbeträge sind ersatzlos zu streichen. <i>Begründung:</i> Siehe Ausführungen zu Art. 13 (im Übrigen ist es mehr als fraglich, ob mit dieser Zeichnung mehr Rechtsgleichheit und Rechtssicherheit generiert wird, zumal auf dieser Zeichnung für den Baugesuchsteller kaum ersichtlich ist, in welches Gebiet er zu zählen ist (schlecht erkennbar, sehr verwinkelt).	Siehe Ausführungen zu Art. 13. Der Reduktionsplan entspricht den ÖV-Güteklassen. Der entsprechende Plan ist im Geoportal sowie in Swisstopo aufgeschaltet, wo für Planende eine einfache Zuordnung möglich ist. Bei Unklarheiten steht zudem die Bauberatung unterstützend zur Verfügung.
3-17	Anhang 2	<i>Antrag:</i> Zone A müsste erweitert werden, weil der Marktplatz auch ein Bahnhof/Verkehrsknoten ist <i>Begründung:</i> Die Verkehrsanbindung am Marktplatz kann mit jener am Bahnhof verglichen werden.	Die Einteilung der Zonen entspricht den ÖV-Güteklassen. Die Berechnung erfolgt nicht durch die Gemeinde, sondern durch das Bundesamt für Raumentwicklung.
3-18	Anhang 2	<i>Antrag:</i> Die Reduktionssätze in Zonen A und B könnten noch tiefer liegen. <i>Begründung:</i> Diese Zonen sind sehr gut erschlossen und es muss auch berücksichtigt werden, dass Personen verschiedene Wohnformen suchen.	Wenn Eigentümerinnen oder Eigentümer weniger Abstellplätze erstellen möchten, ist dies gemäss Art. 16 möglich. Vorgeschieden werden soll dies nicht.
8-6	Anhang 2, Reduktionsplan	<i>Antrag:</i> Vgl. nachfolgende Tabelle	Wenn Eigentümerinnen oder Eigentümer weniger Abstellplätze erstellen möchten, ist dies gemäss Art. 16 möglich. Vorgeschieden werden soll dies nicht.

		<p><i>Begründung:</i> Der massgebliche Bedarf in Prozent des Normbedarfs ist zu hoch. Das äussert sich in sehr vielen KundInnenparkplätzen in der Zone A und dauerhaft leerstehenden Autoabstellplätzen in Wohnbauten</p>	<p>Der massgebliche Bedarf wurde orientiert an der «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen» des Kantons Zürich bestimmt, ausgehend von den Gemeindetypen 2 (Urbane Wohnlandschaft) und Typ 3 (Stadtlandschaft). Gemeinden des Typs 3 sind Winterthur und Zürich. Eine zusätzliche Verschärfung scheint vor diesem Hintergrund fachlich nicht begründbar.</p>
9-8	Anhang 2	<p><i>Antrag:</i> Vgl. nachfolgende Tabelle</p> <p>Die in der Mitwirkungsvorlage vom Stadtrat vorgeschlagenen Mindest- und Höchstwerte in den Zonen A-E Zone erachten wir als zu wenig differenziert; die Werte tragen dem Umstand zu wenig Rechnung, dass an gut ÖV-erschlossenen Zentrumsgebieten ein deutlich tieferer Autobesitz und eine deutlich geringere Autonutzung als in den peripheren Stadtgebieten gegeben sind.</p> <p><i>Begründung:</i> Die räumliche Differenzierung der Vorschriften zur Erstellung von privaten Parkplätzen ist das zentrale Instrument, um die Erstellung von privaten Parkplätzen mit den konkreten örtlichen Gegebenheiten und dem Erreichen verkehrspolitischer Ziele zu verknüpfen. Aus den Erläuterungen wird zu wenig ersichtlich, auf welcher methodischen Grundlage die Abgrenzungen der Zonen im Reduktionsplan vorgenommen wurden. Neben der ÖV-Erschliessung als wichtigstem Kriterium sollten weitere Kriterien wie die Topografie, Zentrumsnähe und Versorgung (z.B. Einkaufsmöglichkeiten) bei der Festlegung der Reduktionsgebiete berücksichtigt werden. Weiter stellt sich die Frage, wie die Kategorisierung der Haltstellen vorgenommen wurde.</p>	<p>Der Reduktionsplan gemäss Anhang 2 entspricht wie im Entwurf beschrieben den ÖV-Güteklassen gemäss Berechnungsmethodik des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE⁸. Gegenüber den ÖV-Güteklassen wurde im Entwurf gemäss Mitwirkung im Bereich des Murgbogens eine händische Erweiterung der Gebiete A und B vorgenommen, welche eine autoarme Nutzung in diesem Bereich zulassen sollte. Im aktuellen wird auf diese händische Anpassung verzichtet, da eine solche Regelung auch in einem Gestaltungsplan möglich ist.</p> <p>Der Einbezug weiterer Kriterien wie Topographie oder Versorgung würde die Methodik wesentlich verkomplizieren, ohne zu fachlich besser begründeten Werten zu gelangen. Das Kernelement für die Bestimmung der Anzahl Abstellplätze ist die ÖV-Erschliessung.</p> <p>Der massgebliche Bedarf wurde orientiert an der «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen» des Kantons Zürich bestimmt, ausgehend von den Gemeindetypen 2 (Urbane Wohnlandschaft) und Typ 3 (Stadtlandschaft). Gemeinden des Typs 3 sind Winterthur und Zürich. Eine zusätzliche Verschärfung scheint vor diesem Hintergrund fachlich nicht begründbar.</p>
10-34	Anhang 2	<p><i>Antrag:</i> Auf die Definition von «Maximal» ist gänzlich zu verzichten.</p> <p><i>Begründung:</i> Siehe Art. 11</p>	<p>Siehe Ausführungen zu Art. 11 und 13. Auch das geltenden Abstellplatzreglement sieht Maximalwerte vor.</p>

⁸ Siehe <https://www.aren.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/publikationen/verkehr/ov-guteklassen-berechnungsmethodik-are.html>

12-18	Anhang 2	<p><i>Antrag:</i> Der Plan gemäss neuem Recht muss hochauflösend sein, damit die Abgrenzungen pro Liegenschaft klar ersichtlich sind.</p> <p><i>Begründung:</i> Im Gegensatz zum Plan des geltenden Rechts ist der neue Plan unscharf und es ist im Zweifelsfall zu wenig klar ersichtlich, zu welcher Zone eine Liegenschaft gehört. Ist dies gewollt, um Fragen auszuweichen?</p> <p>Der neue Plan bildet eine wichtige Rechtsgrundlage und muss deshalb lesbar und klar sein. Mit der aktuellen Auflösung ist diese Anforderung nicht erfüllt.</p> <p>Zudem soll eine Publikation auf einem Geo-Portal erfolgen, sofern dies mit vertretbarem Aufwand durchführbar ist.</p>	<p>Auf die Abbildung der Karte im Reglement wird verzichtet, da die unveränderten ÖV-Güteklassen verwendet werden sollen. Die Karten sind bei Swisstopo⁹ und im Geoportal¹⁰ verfügbar.</p>
-------	----------	--	--

Tabelle zu Antrag 8-6

Antrag 8-6: Die Werte in der Tabelle «Massgeblicher Bedarf an Parkplätzen in Prozent des Normbedarfs» sollen wie folgt festgelegt werden:

Zone	Bewohnende		Beschäftigte		Besucher/Kunden	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.
A	0 (40)	10 (60)	0 (20)	10 (30)	0 (20)	10 (40)
B	30 (50)	50 (70)	20 (30)	40 (50)	20 (30)	50 (60)
C	40 (60)	60 (80)	30 (40)	50 (60)	30 (40)	70 (80)
D	50 (70)	70 (90)	40 (60)	80 (90)	40 (50)	80 (90)
E	Keine Anträge					

Anträge: **Fett** / Mitwirkungsvorlage Stadt: Zahlen in Klammer

⁹ Siehe https://map.geo.admin.ch/#/map?lang=de¢er=2709361.61,1268361.83&z=7&layers=ch.are.gueteklassen_oev

¹⁰ Siehe <https://www.geoportal.ch/frauenfeld/map/1015?y=2709847.48&x=1267838.06&scale=25000&rotation=0>

Tabelle zu Antrag 9-8

Antrag 9-8: Die Werte in der Tabelle «Massgeblicher Bedarf an Parkplätzen in Prozent des Normbedarfs» sollen wie folgt festgelegt werden:

Zone	Bewohnende		Beschäftigte		Besucher/Kunden	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
A	20 (40)	40 (60)	10 (20)	25 (30)	15 (20)	30 (40)
B	30 (50)	50 (70)	15 (30)	30 (50)	25 (30)	40 (60)
C	40 (60)	60 (80)	25 (40)	45 (60)	30 (40)	60 (80)
D	50 (70)	70 (90)	35 (60)	65 (90)	45 (50)	80 (90)
E	Keine Anträge, da Zone E ausserhalb Siedlungsgebiet					

Anträge: **Fett** / Mitwirkungsvorlage Stadt: Zahlen in Klammer

Anhang 3 Normbedarf für Abstellplätze für Velos

Nr.	Bezug	Antrag	Antwort
3-19	Anhang 3	<p><i>Antrag:</i> Die Menge an Veloabstellplätzen ist denen der Autos anzugleichen</p> <p><i>Begründung:</i> Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb für Autos mehr Abstellplätze benötigt werden, als für Velos. Dies wäre eine Massnahme zur Steigerung der Attraktivität des Veloverkehrs.</p>	Die Interpretation der Tabelle ist nicht korrekt. Es wird gemäss Entwurf 1 Abstellplatz für Autos <i>pro Wohnung</i> und 1 Abstellplatz für Velos <i>pro Zimmer</i> gefordert. Dies ausgehend von der Annahme, dass jede Bewohnerin und jeder Bewohner einer Wohnung ein Velo aber pro Wohnung nur ein Auto besitzen.
5-22 6-22 7-22	Anhang 3	<p><i>Antrag:</i> Normbedarf Velo bei Wohnnutzung (Pro Zimmer oder pro 40m² mGF)</p> <p><i>Begründung:</i> Unserer Meinung nach sind die Mindestanforderungen für die Anzahl Veloabstellplätze überdimensioniert.</p>	Der Bedarf von 1 Abstellplatz für Velos pro Zimmer orientiert sich an der Erfahrung, dass jede Bewohnerin und jeder Bewohner einer Wohnung mindestens ein Velo besitzen, z.B. für eine Familienwohnung mit 4 Personen mindestens 4 Velos plus evtl. zusätzliche Zweit- und Drittvelos für Sportzwecke und dergleichen.

Fragen und allgemeine Anregungen

Nr.	Frage	Antwort
2-F1	Was ist überhaupt das Ziel dieses Reglements? Man spürt im bestehenden Reglement nicht, was das Ziel von Stadtrat/Verwaltung ist. Mit der aktuellen Fassung des Reglements würde Eigentümern untersagt, mehr Abstellplätze zu erstellen als erforderlich. Die Mobilitäts-Strategie ist aus diesem Reglement schlicht nicht ersichtlich. Zudem widerspricht die aktuelle Fassung des Reglements dem derzeit gültigen Richtplan.	Der kommunale Richtplan Siedlung und Verkehr vom 28. Juni 2011 verpflichtet den Stadtrat in der Massnahme MP.4.1, die Parkierungsbestimmungen (Abstellplatzreglement und Parkierungsreglement) zu überarbeiten. Im Richtplan ist u.a. festgelegt, dass «im Sinne der angestrebten Entwicklung der Agglomeration Frauenfeld zukünftig die Parkierung verstärkt als Steuerungsinstrument für die Verkehrsmittelwahl und das Verkehrsaufkommen verwendet werden». Der Entwurf ist mit den Zielen des Richtplans abgestimmt. Zur Anzahl Abstellplätze siehe Ausführungen zu Art. 11–13 oben.
2-F2	Dieses Abstellplatzreglement sollte zwingend zusammen mit dem Parkierungsreglement (für öffentliche Flächen) bearbeitet und vorgelegt werden. Die Reglemente überschneiden sich in mehrfacher Art und Weise und beinhalten so gleiche Themenbereiche, die nicht unterschiedlich geregelt werden dürfen. Es wird somit insgesamt grundsätzlich beantragt, dass das Parkierungsreglement gleichzeitig mit diesem Abstellplatzreglement bearbeitet und vorgelegt wird. Alles andere ist nicht zweckmässig und auch nicht transparent (vgl. insbesondere Art. 4, 22, 23, u.a.).	Die beiden Reglemente sind bereits inhaltlich abgestimmt, wurden gemeinsam dem Stadtrat und der Fachkommission Verkehr und Mobilität vorgestellt und durch diese gutgeheissen. Es ist eine gemeinsame Genehmigung im Gemeinderat vorgesehen.
2-F3	Beim Abstellplatzreglement muss es darum gehen, dass ausreichend Parkplätze je Liegenschaft vorhanden sind, um die öffentlichen Flächen nicht unnötig zu belasten. Es ist nicht Sinn und Zweck, den Grundeigentümern vorzuschreiben, eine maximale Anzahl Parkplätze zu haben. Wenn ein Grundeigentümer mit einem kleineren Haus mehr Parkplätze will, als das Haus Fläche hat und somit Normbedarf ergäbe, muss ihm das erlaubt sein (vgl. ua. Art. 3, Art. 11, Art. 13 sowie Anhänge 1 und 2).	Zur Anzahl Abstellplätze siehe Ausführungen zu Art. 11–13 oben.
2-F4	Die zeitlichen Abläufe sind nicht nachvollziehbar, dies gilt einerseits für Abläufe bei Verwendung anderer Grundstücke (Art. 6) aber auch für die Übergangsbestimmung (Art. 24).	Siehe Ausführungen zu den jeweiligen Artikeln.

3-F1	Artikel 6, 1: Weshalb ist der Begriff „Bewilligung durch den Stadtrat“ auf „Baubewilligung“ geändert worden? Was hat das für Auswirkungen?	Die Abstellplätze werden mit dem Bauentscheid bewilligt, welcher in den vielen Fällen durch die Departementsleitung Bau und Verkehr erteilt wird. Der Stadtrat behandelt basierend auf Art. 40 der Verwaltungsverordnung nur Bauentscheide von Neu- und Umbauten mit 10 oder mehr Wohnungen sowie solche mit Ausnahmegewilligungen.
3-F2	Ist irgendwo die Breite und Qualität (Überdachung etc.) von Veloabstellplätzen geregelt? Die Anforderungen an Veloabstellplätze unterscheiden sich von solchen für Autos.	Eine gute Orientierung liefert das frei erhältliche «Handbuch Veloparkierung» des Bundesamts für Strassen (ASTRA) von 2008 ¹¹ . Zudem die VSS-Norm SN 640 066 Leichter Zweiradverkehr; Abstellanlagen, Geometrie und Ausstattung.
10-F1	Mit den Ausführungen in diesem Reglement wird ein Bauherr oder Grundeigentümer entmündigt. Wir sind der Meinung, dass die umgekehrte Denkweise angewendet werden muss. Ein Bauherr oder Grundeigentümer ist sehr wohl in der Lage zu entscheiden, ob Abstellplätze, die über die Mindestanforderungen hinausgehen, für ihn wirtschaftlich interessant sind, in gesamtheitlicher Betrachtung nötig oder für die Allgemeinheit sogar gewinnbringend sind. Eigenverantwortung, nicht Bevormundung bringt erfolgreiche Projekte.	Zur Anzahl Abstellplätze siehe Ausführungen zu Art. 11–13 oben. Die Auswirkungen von Abstellplätzen gehen über die betroffene Parzelle sowie die wirtschaftlichen Interessen von Eigentümerinnen und Eigentümern hinaus. Dies ist schon an den Formulierungen von § 88 PBG ersichtlich, wird aber z.B. auch durch das Bundesamt für Raumentwicklung in der Studie «Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs» ¹² darlegt.
10-F2	Das Reglement ist ein weiteres Dokument, das Innovation durch Überregulierung einschränkt. Es ist nicht genügend flexibel und zukunftsfähig formuliert, um die verschiedenen, kommenden Entwicklungen im Bereich Mobilität, und insbesondere im Bereich Micro-Mobilität abzubilden (Smart Cities und die Integration von Technologie/Förderung von Nachhaltigkeit). Die hohe Regeldichte lässt keine klare Zielsetzung des Reglements erkennen, formuliert ist sie auch nicht.	Siehe Ausführungen zu Art. 1. Das Reglement kann nur umfassen, was es heute schon gibt. Versuche, in einem Reglement zukünftige Mobilitätsformen abzubilden, würden zudem die Regulierungsdichte weiter erhöhen.

¹¹ Siehe <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/langsamverkehr/publikationen-langsamverkehr.html> > Vollzugshilfen Veloverkehr

¹² Siehe <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/kosten-und-nutzen-des-verkehrs.html>

10-F3	<p>Es ist davon auszugehen, dass die hohe Regeldichte zu höheren Kosten sowohl auf Seiten der Grundeigentümer als auch auf Seiten der Verwaltung führen wird (mehr Bürokratie und Verlängerung der Genehmigungsprozesse). Es besteht aus unserer Sicht keine Veranlassung, auf Gemeindeebene so viel restriktiver als der kantonale Gesetzgeber zu legislieren. Wir regen an, das Reglement mit mehr Augenmass und Pragmatismus anzugehen.</p>	<p>Die Festlegung in § 88 PBG ist nicht ausreichend für eine Bewilligungspraxis. Es entspricht den Bedürfnissen von Bauherrinnen und Bauherren sowie Planerinnen und Planern, genauere Angaben zu erhalten, was ortsspezifisch «genügend Parkfelder oder Einstellräume» sind. Darum ist wohl auch in § 18 PBG festgelegt, dass dies im Baureglement oder einem subsidiären Reglement geregelt werden soll. Zudem muss eine Regelung von Abweichungen gemäss § 88 Abs. 2 PBG in der Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde, d.h. im Baureglement oder einem anderen subsidiären Reglement, erfolgen.</p>
10-F4	<p>Es erschliesst sich uns nicht, inwiefern die Anhänge 2 für das vorliegende Reglement von Relevanz sein sollen, da das Reglement in keinem Artikel auf die beschriebenen Zonen referenziert.</p>	<p>Der Reduktionsplan gemäss Anhang 1 des Reglements ist in Art. 12 «Reduktionsplan» (neu: Art. 12 «Massgeblicher Bedarf» genannt und wird an dieser Stelle auch erläutert.</p>
10-F5	<p>Das Abstellplatzreglement kann/darf nicht isoliert betrachtet werden, insbesondere, wenn darin Abhängigkeiten zum Parkierungsreglement abgebildet werden. Es sind klare Abgrenzungen zwischen den Themen zu schaffen und umzusetzen, oder dann alles in einem Reglement abzuhandeln.</p>	<p>Die beiden Reglemente sind bereits inhaltlich abgestimmt, wurden gemeinsam dem Stadtrat und der Fachkommission Verkehr und Mobilität vorgestellt und durch diese gutgeheissen. Es ist eine gemeinsame Genehmigung im Gemeinderat vorgesehen.</p>
10-F6	<p>Grundsätzliche Gedanken zu Art. 7:</p> <p><i>Anlagen /Abstellplätze</i></p> <p>Fallen unter diese Bezeichnung auch Einzelparkplätze, Doppelparkplätze und/oder auch Doppelgaragen? Wenn ja, müssen diese die Norm VSS (Grundstückszufahrten) einhalten und entsprechende freie Sichtfelder gewährleisten. Dies birgt viele Schwierigkeiten in der Umsetzung und führt zu sinnwidrigen Lösungen. Eine klare und präzise Formulierung oder Unterscheidung von PP (ab 1 PP oder ab 2 oder ab wie vielen Parkplätzen?) und Zufahrten wäre wünschenswert. Zum Beispiel Doppelparkplätze behindern sich in den Sichtfeldern gegen-</p>	<p>Die Fragen betreffen die Auslegung der von Gesetzen und Normen in der Bewilligungspraxis. Gemäss Art. 6 Abs. 1 des aktuellen Entwurfs sind «für die Gestaltung von Anlagen sowie Ein- und Ausfahrten von Abstellplätzen [...] die gültigen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) massgebend. Abweichungen in besonderen Fällen sind im Baugesuch zu begründen.» Diese Formulierung entspricht § 12 StrVV. Es ist weithin vorgesehen, die Anwendung mittels gemeindespezifischer Merkblätter zu erläutern, welche jedoch nicht Gesetzescharakter haben. Die Merkblätter sollen periodisch angepasst werden können, ohne dass eine Revision des Reglements nötig wird und dürfen darum nicht Anhänge des Reglements sein. Die Merkblätter werden derzeit wo sinnvoll ebenfalls</p>

<p>seitig. Dies hätte z.B. Einfluss (auch) auf viele öffentlichen PP bei Quartierstrassen (Beispiel vor dem Bauamt). Alle diese Parkierungen würden verunmöglicht.</p> <p><i>Sichtfelder</i></p> <p>Sehr wichtig in diesem Zusammenhang ist auch der Umgang mit Sichtfeldern in Nachbargrundstücken. Dazu wäre nach AKV zu regeln, wer für was zuständig ist (Stadt, Eigentümer, Nachbar).</p> <p><i>Tempozonen</i></p> <p>Die VSS-Norm unterscheidet unterschiedliche Tempozonen und definiert so Knotensichtweite. Die Norm definiert einen Spielraum, z.B. bei Tempo 30 wären dies 20 bis 35m. Wie wird dies umgesetzt? Gibt es eine klare Regelung oder wer bestimmt dies?</p> <p><i>Zu-/Wegfahrten bei Kreuzungspunkten oder in Kurven</i></p> <p>Wie werden diese beurteilt (Sichtfelder)? Merkblatt mit Beispielzeichnungen möglichst aller vorkommenden Fällen wäre sinnvoll und würde Klarheit schaffen.</p> <p><i>Zu-/Wegfahrten</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie werden Anzahl von Zu-/Wegfahrten pro Grundstück definiert? - Falls nur eine Zu-/Wegfahrt toleriert wird können z.B. zusätzliche Parkfelder nicht mehr direkt via Erschliessungsstrasse erschlossen werden. Dies ist nicht sinnvoll und würde sinnstiftende Lösungen verunmöglichen und möglicherweise auch zu erhöhtem Landverbrauch führen. - Es ist zu prüfen, ob die vorhergehenden Regelungen an Grundstücksgrössen, die Grundstücksgeometrie oder topografische Besonderheiten eines Grundstückes gekoppelt werden sollen. 	<p>überarbeitet und die beschriebenen Fragen können dort berücksichtigt werden.</p>
--	---

	<p><i>Merkblatt für Grundstückwegfahrten:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Wird in Frauenfeld das Merkblatt für Grundstückwegfahrten angepasst/überarbeitet?- Es muss geklärt sein, welches Dokument abschliessende Gültigkeit hat, die VSS-Norm oder das jetzige Merkblatt? Eine heute bestehende Unsicherheit: Das jetzige Merkblatt stellt höhere Anforderungen als die VSS-Norm, z.B. bei der Definition des Beobachtungspunkt innerorts. <p><i>Unklarheiten</i></p> <p>Es bestehen Unklarheiten betreffend zum Beispiel Senkrechtparkierfelder, Längsparkierfelder, Einfahrten oder Wegfahrten. Es muss beschrieben werden, welche Bestimmungen der VSS bei welcher Anlage exakt einzuhalten sind. Entscheidend sind dabei klare Definitionen. In Das Merkblatt sollte aus unserer Sicht Bestandteil des PP-Reglements werden.</p>	
--	---	--

Anhänge des Mitwirkungsberichts

Anhang 1: Berechnungsbeispiele

Nachfolgend sind Berechnungsbeispiele verschiedener realisierter Bauvorhaben dargestellt. Die Spalte *bisher* entspricht dem geltenden Recht. Die Spalte *neu* entspricht dem massgeblichen Bedarf des neuen Rechts für Bewohner/Beschäftigte sowie Besucher/Kunden. *Bestand* steht für die Anzahl der realisierten Abstellplätze. *Nutzung* ist eine Abschätzung der durchschnittlichen Nutzung durch die Betreiber der Parkierungsanlage (z.B. Liegenschaftenverwaltung). Diese umfasst bei Wohnnutzung Vermietung der Abstellplätze an in der Überbauung lebende Mietende sowie Fremdmietende.

Allmendcenter

Einkaufszentrum, 21'400 m² mGF, ÖV-Güteklasse C (nur Tiefgarage)

	Bisher Min.	Neu Min/Max	Bestand	Nutzung
Personenwagen	738	177/304	316	278*
Velo	-	205		
Motorrad	-	27		

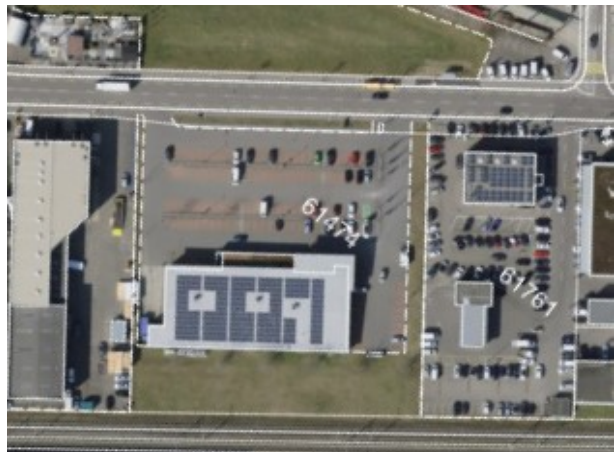
* Angegeben wurde durch den Betreiber nicht die Nutzung, sondern die durchschnittliche Anzahl Einfahrten pro Tag. Die durchschnittliche Nutzung dürfte deutlich geringer sein.



Lidl

Lebensmittelgeschäft, 1'500 m² mGF, ÖV-Güteklasse C

	Bisher Min.	Neu Min/Max	Bestand	Nutzung
Personenwagen	109	36/69	128	70
Velo	-	38		
Motorrad	-	5		



Waldpark

Wohnüberbauung mit 56 Wohnungen, 8'100 m² mGF, ÖV-Güteklasse C

	Bisher Min.	Neu Min/Max	Bestand	Nutzung
Personenwagen	89	42/80	99	85
Velo	-	203		
Motorrad	-	8		



Laubwiesen

Wohnüberbauung mit 135 Wohnungen, Gewerbeanteil, 18'000 m² mGF, ÖV-Güteklasse C

	Bisher Min.	Neu Min/Max	Bestand	Nutzung
Personenwagen	244	135/180	197	130
Velo	-	421		
Motorrad	-	18		

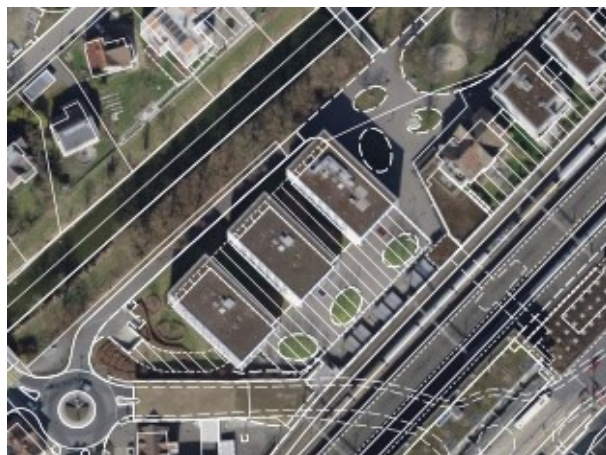


Die Überbauung basiert auf einem Gestaltungsplan.

Trio

Wohnüberbauung mit 82 Wohnungen, Gewerbeanteil, 7'500 m² mGF, ÖV-Güteklasse A

	Bisher Min.	Neu Min/Max	Bestand	Nutzung
Personenwagen	98	43/62	60	60
Velo	-	185		
Motorrad	-	4		



Die Überbauung basiert auf einem Gestaltungsplan.

Anhang 2: Fotos Tiefgaragenzufahrten

Nachfolgend finden sich je 4 Beispiele integrierter und freistehender Tiefgaragenzufahrten.



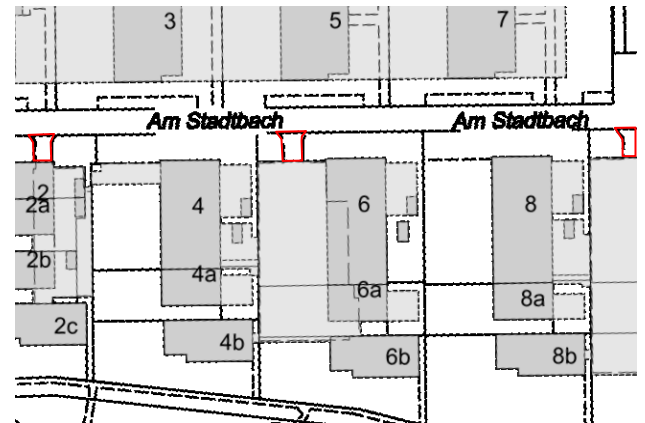
Brotwegstrasse 46, Baujahr 2024



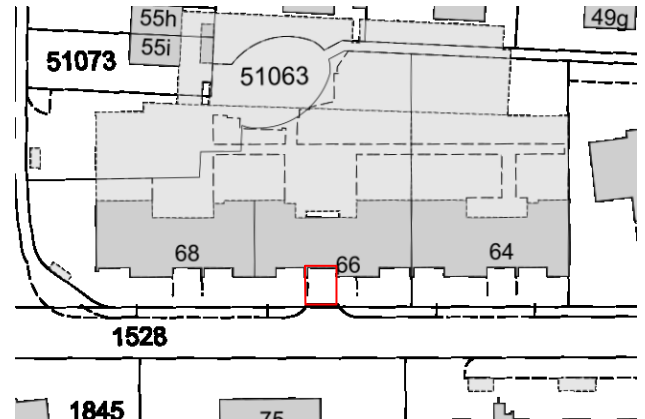
Gaswerkstrasse 10, Baujahr 2021



Am Stadtbach 4, Baujahr 2013

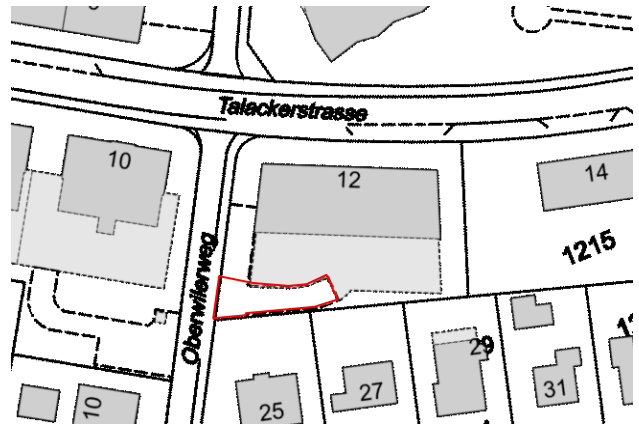


Oberwiesenstrasse 64, Baujahr 2011

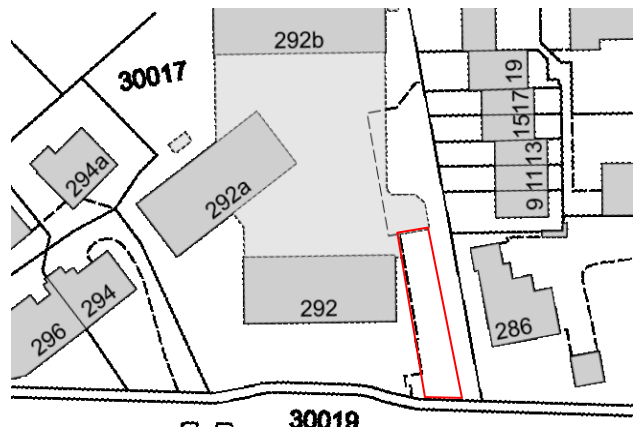




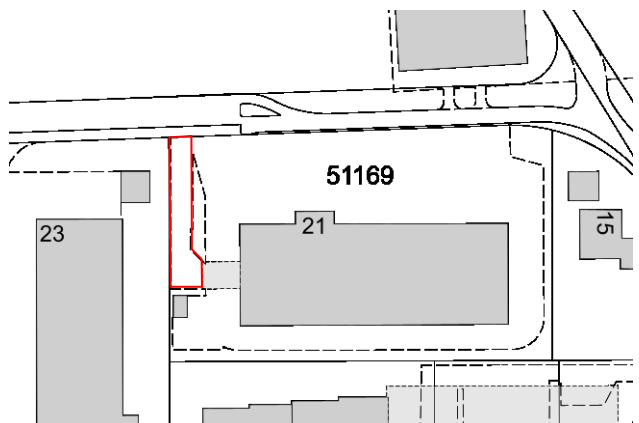
Talackerstrasse 12, Baujahr 2024



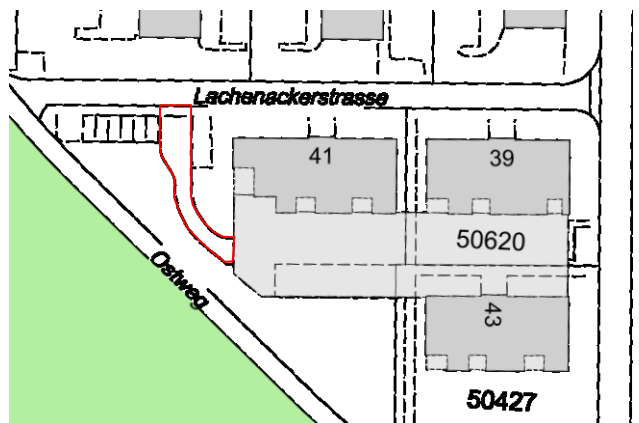
Schaffhauserstrasse 292, Baujahr 2023



Galgenholzstrasse 21, Baujahr 2020



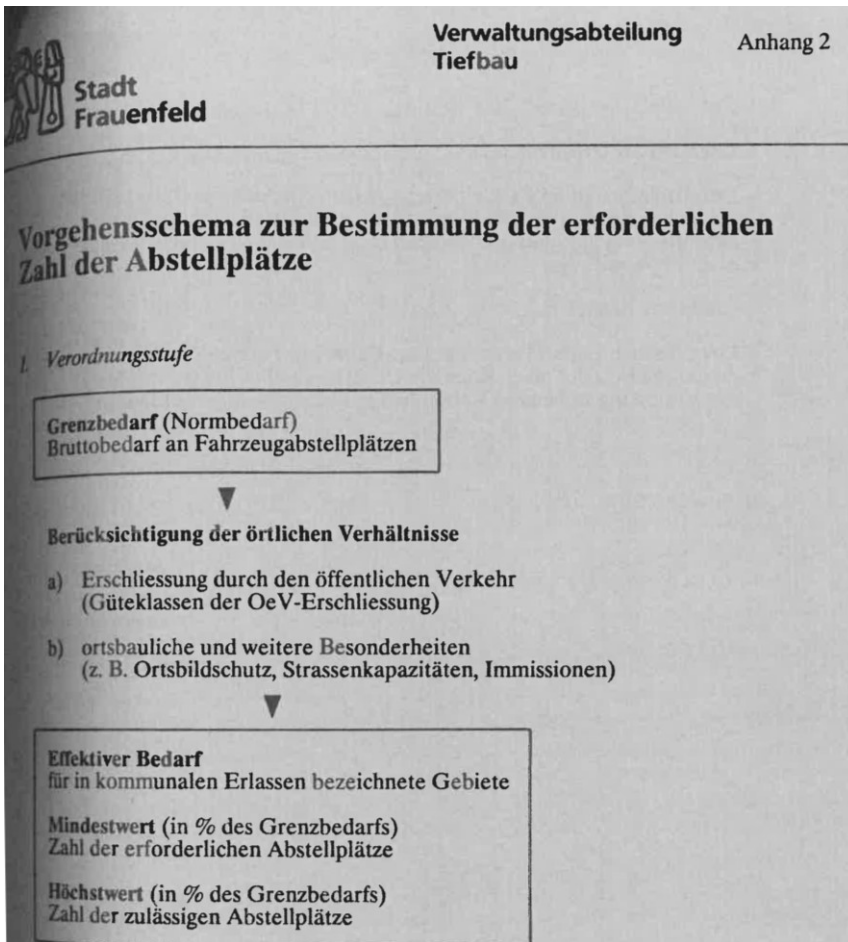
Lackenackerstrasse 41, Baujahr 2014



Hinweis: Alle Planausschnitte haben den selben Masstab, sodass sich die Dimensionen von Gebäuden und Zufahrt (rot markiert) vergleichen lassen.

Anhang 3: Auszug Botschaft zum Abstellplatzreglement von 1991

Auszug aus dem Planungsbericht des Abstellplatzreglements von 1991 mit Erläuterung der Methodik sowie einem Berechnungsbeispiel für die Zone C, übriges Gemeindegebiet.



Beispiel Nr. 4: Parkplatzbedarf Wohn- / Geschäftshaus

Zone C: übriges Baugebiet

Nutzung für	N-Flächen	PP-Nutzung	Grenzbedarf
Detailhandel	280 m ² VF	A-PP Bes-PP	2 PP/100 m ² VF 3 PP/100 m ² VF
Büro / Dienstleistung	500 m ² VF	A-PP Bes-PP	0.8 PP/25 m ² VF 0.2 PP/25 m ² VF
Wohnungen	klein	Bew-PP	1 PP/WG

Nutzung für	PP-Nutz	Grenz- bedarf	Effektiver Bedarf			
			Minimum		Maximum	
			%	Anzahl PP	%	Anzahl PP
Detailhandel	A-PP	6 PP	60	4	90	6
	Bes-PP	9 PP	60	6	90	8
Büro / Dienstleistung	A-PP	16 PP	60	10	90	15
	Bes-PP	4 PP	60	3	90	4
Wohnungen	Bew-PP	12 PP	90	11	100	12
Total		47 PP		34		45

Anhang 4: Datenatlas Parkierung

Auszug aus dem Datenatlas Parkierung der Fachhochschule Nordwestschweiz, Fachbereich Verkehr und Mobilität, Stand Dezember 2024.

