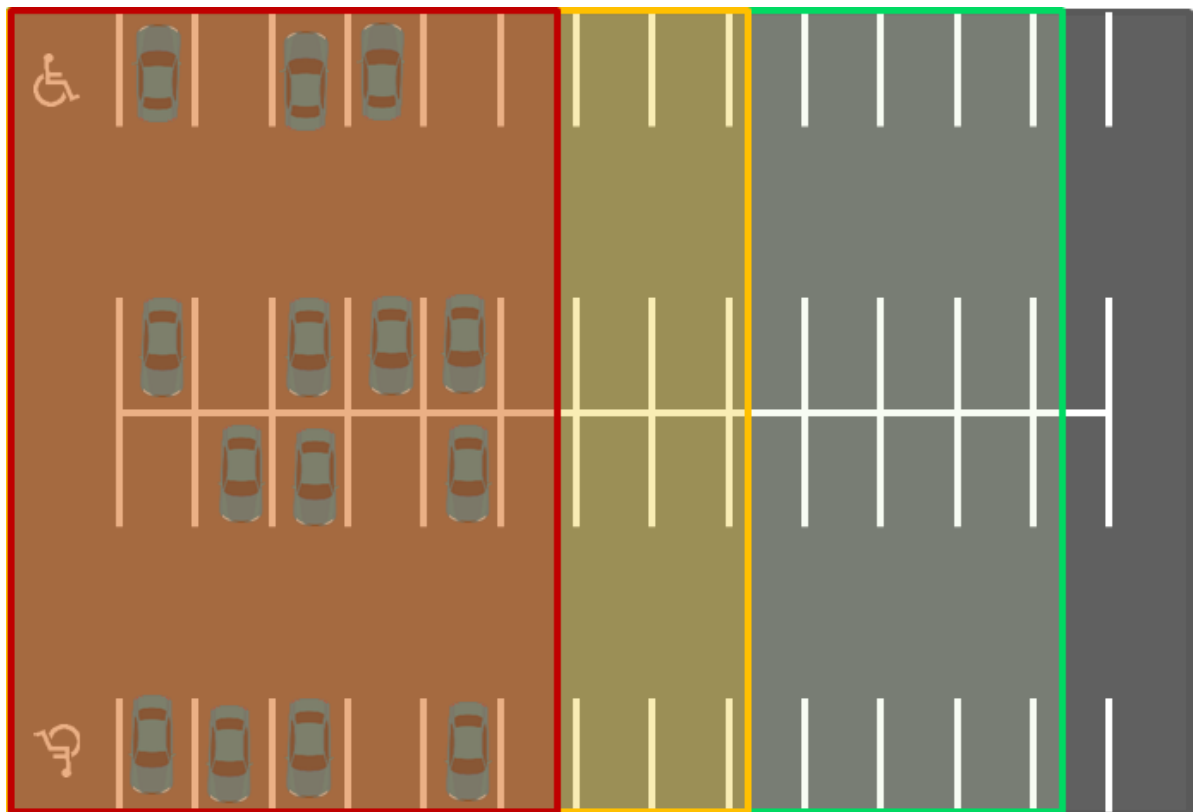


SRS 700.1.2 Reglement über Fahrzeugabstellplätze und Einstellräume und Entrichtung von Ersatzabgaben (Abstellplatzreglement)

Totalrevision

Erläuternder Bericht und Synopse



Version vom 1. Juli 2025

IMPRESSUM

Arbeitsgruppe

Amt für Hochbau und Stadtplanung, Alexander Burkardt

Amt für Tiefbau und Verkehr, Mark Meeder

INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage	4
2	Gesetzliche Grundlage, Genehmigung	4
3	Auftrag und Rahmenbedingungen.....	4
4	Ziele	5
5	Vorgehen.....	6
6	Verfahren	7
6.1	Mitwirkung.....	7
6.2	Öffentliche Auflage.....	7
6.3	Stadtrat	7
6.4	Gemeinderat.....	7
7	Lesehilfe	7
8	Synopse.....	8

1 Ausgangslage

Das heute gültige Reglement über Fahrzeug-Abstellplätze und Einstellräume auf privatem Grund und Entrichtung von Ersatzabgaben (Abstellplatzreglement, SRS 700.1.2) stammt aus dem Jahr 1991 mit letzten Änderungen im Jahr 2009. Es basiert auf dem Baureglement 1986 und enthält alte Messweisen, welche mit dem Planungs- und Baugesetz des Kantons Thurgau (PBG; RB 700) von 2013 und dem Baureglement (BauR; SRS 700.1.1) von 2018 abgelöst wurden.

2 Gesetzliche Grundlage, Genehmigung

Das Abstellplatzreglement stützt sich auf § 18 Abs. 1 Ziff. 15 sowie § 88 PBG. Voraussetzung für eine Genehmigung dieses Reglements ist somit, dass es mit dem gleichen Verfahren wie das Baureglement erlassen und in Kraft gesetzt wird. Die Verfahrensschritte sind:

- Öffentliche Mitwirkung
- Auflage
- Genehmigung durch Stadtrat
- Genehmigung durch Gemeinderat
- Genehmigung durch Kanton Thurgau
- Inkraftsetzung durch Stadtrat

3 Auftrag und Rahmenbedingungen

Die Überarbeitung des Abstellplatzreglements ist eine Massnahme, welche sich aus dem kommunalen Richtplan Verkehr vom 28. Juni 2011 ableitet. Massnahme Verkehr MP.4.1 legt fest, dass Abstellplatzreglement und Parkierungsreglement überarbeitet werden sollen, «um die Verkehrsnachfrage zu steuern, die Lärm- und Luftbelastung zu reduzieren, die Verkehrssicherheit zu erhöhen sowie das nicht vermehrbare Gut Boden effizient zu nutzen».

Im auf dem Richtplan basierenden und am 21. April 2016 genehmigten Mobilitätskonzept «Mobilität 2030» wurden die Massnahmen vertieft. Dieses Mobilitätskonzept hatte die Stadt Frauenfeld zusammen mit dem Kanton Thurgau erarbeitet. Es legt die Strategie, die Priorisierung und die Umsetzung von Mobilitätsmassnahmen mit einem Zeithorizont 2030 fest. Zum Thema Parkierung wurde die Massnahme M2 aufgenommen: «M2 Parkraummanagement zur Verkehrsverlagerung hin zu ÖV und Fuss-/Radverkehr: Einheitliche aber doch örtlich differenzierte Parkierungsbestimmungen in der Agglomeration helfen, die Verkehrsnachfrage zu steuern. Je nach Lage und Publikumsverkehr werden die Parkplätze unterschiedlich stark bewirtschaftet. In der Innenstadt und den umliegenden Quartieren soll ein Missbrauch der Parkplätze als P&R-Abstellplätze unterbunden werden.»

«Mobilität 2030» wurde durch das Gesamtbild der Agglomeration vom 14. Dezember 2021 abgelöst. Im Gesamtbild wurden 6 Leitsätze formuliert, u.a. «Verkehrsnetz optimieren». Die diesbezüglichen Umsetzungsziele umfassten u.a. die Festlegung «Die öffentliche und private Parkierung wird so geregelt, dass autoarme Siedlungsentwicklungen möglich sind.»

Auf dem Gesamtbild bauen die Konzepte Verkehr, Siedlung und Freiraum aus dem Agglomerationsprogramm der 5. Generation von März 2024 auf. Im Gesamtverkehrskonzept wurden im Bereich Parkierung folgende Schwächen identifiziert: «Im Zusammenhang mit den Parkplätzen bei Einkaufszentren bestehen ungleiche Bewirtschaftungsformen.» sowie «Für die privaten Abstellplätze bestehen nicht mehr zeitgemässe Vorschriften.»

Im Bereich Ruhender Verkehr wurde darum folgende Strategie formuliert: «In der Agglomeration Frauenfeld besteht ein grosses Angebot an Parkplätzen. Damit die gesamtverkehrlichen Ziele erreicht werden können, verfolgt die Agglomeration Frauenfeld folgende Strategien:

- 1 RVS1 Parkplätze optimieren Das Angebot und die Bewirtschaftung der Parkplätze im öffentlichen Raum sind zu optimieren.
- 2 RVS2 Angebot abstimmen Das Angebot an privaten Parkplätzen ist in Abhängigkeit der Nutzung auf die ÖV-Güteklassen abzustimmen.
- 3 RVS3 autoarme Nutzungen fördern Die Parkierung ist so zu regeln, dass autoarme Nutzungen respektive ein hoher Modalsplitanteil des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV gefördert werden.»

4 Ziele

Gemäss Stadtratsbeschluss Nr. 219 vom 24. September 2019 werden mit der Revision des Abstellplatzreglements die nachfolgenden Ziele verfolgt:

- Ausrichtung des massgeblichen Bedarfs an Abstellplätzen an die Ziele des Gesamtbilds.
- Vorgaben für Veloabstellplätze.
- Ermöglichen von alternativen Verkehrskonzepten für Gesamtüberbauungen.
- Überprüfungen der Ersatzabgaben und Öffnung des Verwendungszwecks.
- Redaktionelle Überarbeitung gemäss den heutigen Rahmenbedingungen.

5 Vorgehen

Aufgrund von diversen formalen Anpassungen (z.B. Terminologie, sprachliche Gleichbehandlung, Gliederung) wurde das ganze Reglement überarbeitet. Die Überarbeitung wird darum als Totalrevision klassiert. Es wird eine neue Fassung des ganzen Textes erlassen unter Aufhebung der bisherigen Fassung. Die Erarbeitung des vorliegenden Entwurfs des Reglements erfolgte in den folgenden Schritten:

- Bildung einer amtsübergreifenden Arbeitsgruppe im 2019.
- Recherche und Vergleiche neuere Reglemente anderer Gemeinden, u.a. Winterthur.
- Zusammenzug Erfahrungen aus der Baubewilligungspraxis und Erhebung von Belegungszahlen von Abstellplätzen beispielhafter Wohn-, Dienstleistungs-, Gewerbe- und Verkaufsnutzungen in Abstimmung mit Grundeigentümern und Betreibern:
 - Untersucht wurden u.a. Lidl, Allmendcenter (Einkaufen), Waldpark (Wohnen), Laubwiesen (Wohnen, Gewerbe), Trio (Wohnen), Lindenpark (Wohnen, Büro, Kino).
 - Bei fast allen Beispielen wurden deutlich weniger Abstellplätze erstellt, als dies das geltende Recht vorgibt. Von den erstellten Abstellplätzen wird meist ein wesentlicher Anteil nicht genutzt (Beispiel Lidl: rund 50%).
- Erarbeitung eines Reglementsentwurfs mit an der gültigen Norm 40 281 des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute orientierten Vorgaben für Abstellplätze. Wo die Baubewilligungspraxis zeigte, dass die Norm Werte vorgibt, welche für Frauenfeld zu hoch sind, wurden die Vorgaben gegenüber der Norm reduziert. Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie Betreiberinnen und Betreiber von Geschäften sollen nicht zum Bau nicht benötigter Abstellplätze gezwungen werden.
- Der Reglementsentwurf wurde mehrere Male im Stadtrat diskutiert.
- Es erfolgte eine Präsentation in der Fachkommission Verkehr und Mobilität.
- Auf Basis des Stadtratsbeschlusses Nr. 219 vom 24. September 2019 leitete das Amt für Hochbau und Stadtplanung die kantonale Vorprüfung ein. Der Kanton Thurgau nahm am 9. Juni 2020 Stellung. Der Entwurf wurden anschliessend bereinigt.
- Der vorliegende Entwurf wurde durch den Stadtrat in einer Grundsatzdiskussion vom 9. Januar 2024 zur Vorstellung in der Fachkommission Verkehr und Mobilität sowie zur Detaillesung im Stadtrat freigegeben.
- Am 25. Januar 2024 wurde der vom 12. Januar 2024 datierte Entwurf in der Fachkommission Verkehr und Mobilität diskutiert. Die Anträge und Fragen wurden in einer überarbeiteten Version, datiert 31. Januar 2024, berücksichtigt.
- Am 5. März 2024 unterzog der Stadtrat den Entwurf der ersten Lesung. Dieser wurde zur detaillierten juristischen Prüfung freigegeben.
- Am 18. Juni 2024 unterzog der Stadtrat den Entwurf der zweiten Lesung und gab diesen zur öffentlichen Mitwirkung frei. Die weiteren Verfahrensschritte sind im nachfolgenden Abschnitt 6 beschrieben.

6 Verfahren

6.1 Mitwirkung

Der Stadtrat hat den Reglementsentwurf mit Beschluss Nr. 168 vom 18. Juni 2024 zur öffentlichen Mitwirkung nach §9 PBG freigegeben. Die Bevölkerung wurde über die Medien sowie die städtische Webseite über die Mitwirkung informiert. Die Fraktionen des Gemeinderats sowie die 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.

Während der Mitwirkungsfrist gingen 12 Eingabe mit Anträgen ein. Diese wurden in einem separaten Mitwirkungsbericht beantwortet. Der Mitwirkungsbericht wurde auf der städtischen Webseite veröffentlicht.

6.2 Öffentliche Auflage

Der Stadtrat hat das totalrevidierte Reglement mit Beschluss Nr. 174 vom 1. Juli 2025 zur öffentlichen Auflage nach §§29 bis 31 PBG freigegeben.

6.3 Stadtrat

Wird im Verlauf des Verfahrens ergänzt.

6.4 Gemeinderat

Wird im Verlauf des Verfahrens ergänzt.

7 Lesehilfe

In der nachfolgenden Synopse ist das geltende Recht¹ dem Entwurf des neuen Reglements vergleichend gegenübergestellt. Die Anpassungen sind in der Spalte «Erläuterungen» erklärt.

¹ Geltendes Recht: https://frauenfeld.tlex.ch/app/de/texts_of_law/700.1.2

8 Synopse

Geltendes Recht	Neues Recht	Erläuterungen
Der Gemeinderat, gestützt auf § 72 des Planungs- und Baugesetzes, beschliesst:	Gestützt auf § 88 des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Thurgau (PBG; RB 700) erlässt der Gemeinderat das folgende Reglement.	Anpassung an geltende Rechtsgrundlage.
I Allgemeine Bestimmungen	I Allgemeine Bestimmungen	
<p>Art. 1 Geltungsbereich</p> <p>¹ Dieses Reglement gilt für das ganze Gebiet der Gemeinde Frauenfeld, soweit nicht für bestimmte Teilgebiete besondere Bestimmungen bestehen.</p> <p>² In der Zone A, gemäss Plan im Anhang, ist das maximal zulässige Parkplatzangebot für Beschäftigte, Besucher und Kunden auf 55% der Richtwerte festzulegen.</p> <p>³ In der überlagernden Zone D, gemäss Plan im Anhang, ist für publikumsintensive Nutzungen gemäss Art. 38 bis des Baureglements das maximal zulässige Parkplatzangebot für Beschäftigte, Besucher und Kunden entsprechend der VSS-Norm festzulegen.</p>	<p><i>Art. 1</i> Geltungsbereich</p> <p>¹ Dieses Reglement regelt im Baubewilligungsverfahren die Erstellung von Abstellplätzen oder Einstellräumen im Sinne von § 88 PBG. Es gilt für die</p> <p>a) Erstellung von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge,</p> <p>b) Erstellung von Abstellplätzen für Velos,</p> <p>c) Ersatzabgaben.</p>	<p>Absatz 1: Der Artikel schafft Bezug zum aktuell gültigen Planungs- und Baugesetz (PBG) und listet neu die Anwendbarkeit dieses Reglements auf.</p> <p>Absätze 2 und 3 des geltenden Rechts werden neu im Artikel 13 geregelt.</p>
<p>Art. 2 Definition</p> <p>¹ Als Abstellplatz beziehungsweise Einstellraum im Sinne von § 98 des Baugesetzes gilt jede ober- und unterirdische Fläche auf privatem Grund, die zum Abstellen eines Motorfahrzeugs, Fahrrads oder Motorfahrrads bestimmt ist.</p>	<p><i>Art. 2</i> Definition</p> <p>¹ Als Abstellplatz gilt jede ober- oder unterirdische Fläche auf privatem Grund, die zum Abstellen eines Motorfahrzeugs oder Velos bestimmt ist.</p>	<p>Absatz 1: Die Definition von Abstellplätzen wird geschärft. Auf den separaten Begriff Einstellraum wird verzichtet. Ein Einstellraum gilt als Abstellplatz.</p>

Geltendes Recht	Neues Recht	Erläuterungen
<p>Art. 3 Erstellungspflicht im Baubewilligungsverfahren</p> <p>¹ Bei neuen Bauten und Anlagen sowie bei eingreifenden Umbauten, Erweiterungen oder Zweckänderungen von bestehenden Bauten und Anlagen sind vom Eigentümer in angemessener Nähe auf privatem Grund die für Fahrzeuge erforderlichen Abstellplätze oder Einstellräume für Benützer und Besucher zu erstellen und dauernd zu erhalten.</p> <p>² Diese Regelung betrifft ausschliesslich die Neu- und Umbauten sowie aus Nutzungsänderungen resultierenden zusätzlichen Abstellplätze und Einstellräume.</p> <p>³ Wird eine Gesamtüberbauung etappenweise erstellt, ist für jede Etappe vor deren Bezug die notwendige Anzahl Abstellplätze oder Einstellräume zu erstellen.</p>	<p>Art. 3 Erstellungspflicht</p> <p>¹ Die Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen richtet sich nach der kantonalen Gesetzgebung.</p> <p>² Bei Umbauten, Erweiterungen, Zweck- oder Nutzungsänderungen von bestehenden Bauten und Anlagen besteht die Erstellungspflicht nur für die zusätzlich erforderliche Anzahl Abstellplätze.</p> <p>³ Wird eine Gesamtüberbauung etappenweise erstellt, ist für jede Etappe vor deren Bezug die notwendige Anzahl Abstellplätze zu erstellen.</p>	<p>Absatz 1: Die Erstellungspflicht ist in § 88 Abs.1 PBG geregelt. Gemäss den kantonalen Richtlinien über die Gesetzgebung darf übergeordnetes Recht nicht wiederholt werden. Auf eine Wiederholung von § 88 Abs 1. PBG wird darum verzichtet.</p> <p>Absatz 2: Anpassung an Absatz 1 ohne inhaltliche Änderung.</p> <p>Absatz 3: unverändert übernommen.</p>
<p>Art. 4 Nachträgliche Erstellungspflicht</p> <p>¹ Sofern bei bestehenden Bauten und Anlagen der Verkehr durch parkierende Fahrzeuge auf öffentlichem Grund wesentlich behindert wird, können vom Eigentümer Abstellplätze oder Einstellräume für Fahrzeuge auf privatem Grund verlangt werden, wenn der Missstand nicht durch verkehrspolizeiliche Massnahmen behoben werden kann, die örtlichen Verhältnisse es zulassen und die Kosten zumutbar sind.</p>	<p>Aufgehoben</p>	<p>Die nachträgliche Erstellungspflicht gemäss geltendem Recht wurde nie angewendet und ist auch nicht mehr zeitgemäss. Die im geltenden Recht beschriebenen Sicherheitsthemen sind im übergeordneten Recht geregelt, u.a. dem kantonalen Gesetz über Strassen und Wege (StrWG; RB 725.1). Daraus liessen sich nötigenfalls Massnahmen ableiten.</p>
<p>Art. 5 Private und gemischtwirtschaftliche Gemeinschaftsanlagen</p> <p>¹ Die Erstellungspflicht kann mit der Beteiligung an einer privaten oder gemischtwirtschaftlichen Gemeinschaftsanlage in angemessener Nähe erfüllt werden.</p>	<p>Art. 4 Private und gemischtwirtschaftliche Gemeinschaftsanlagen</p> <p>¹ Die Erstellungspflicht kann mit der Beteiligung an einer privaten oder gemischtwirtschaftlichen Gemeinschaftsanlage in nützlicher Distanz erfüllt werden.</p>	<p>Absatz 1: Ersatz der Formulierung «angemessener Nähe» mit dem im § 88 PBG genannten Begriff «nützliche Distanz».</p> <p>Absatz 2: unverändert übernommen.</p>

Geltendes Recht	Neues Recht	Erläuterungen
<p>² Vorbehalten bleibt die in Sondernutzungsplänen geregelte Pflicht, für bestimmte Gebiete Gemeinschaftsanlagen zu errichten.</p>	<p>² Vorbehalten bleibt die in Sondernutzungsplänen geregelte Pflicht, für bestimmte Gebiete Gemeinschaftsanlagen zu errichten.</p>	
<p>Art. 6 Sicherstellung Benutzbarkeit ¹ Die Abstellplätze und Einstellräume dürfen nur ihrer Bestimmung gemäss genutzt werden. Eine Verwendung zu anderen Zwecken als für das Abstellen von Motorfahrzeugen, Fahrrädern und Motorfahrrädern bedarf einer Bewilligung des Stadtrates.</p> <p>² Werden Abstellplätze und Einstellräume auf einem anderen Grundstück als dem Baugrundstück erstellt, ist ihr Bestand und ihre bestimmungsmässige Verwendung vor Erteilung der Baubewilligung durch Grundbucheintrag sicherzustellen. Bei Gemeinschaftsanlagen ist nachzuweisen, dass dem Erstellungspflichtigen ein dauerndes Recht zur unbeschränkten Benutzung reservierter Plätze zusteht.</p>	<p><i>Art. 5</i> Sicherstellung Benutzbarkeit ¹ Die Abstellplätze dürfen nur ihrer Bestimmung gemäss genutzt werden. Eine Verwendung zu anderen Zwecken als für das Abstellen von Motorfahrzeugen, Velos, Veloanhängern, Kinderwagen und fahrzeugähnlichen Geräten bedarf einer Baubewilligung.</p> <p>² Werden Abstellplätze auf einem anderen Grundstück als dem Baugrundstück erstellt, ist ihr Bestand und ihre bestimmungsgemässe Verwendung vor Erteilung der Baubewilligung durch Grundbucheintrag sicherzustellen. Bei Gemeinschaftsanlagen ist nachzuweisen, dass dem Erstellungspflichtigen ein dauerndes Recht zur unbeschränkten Benutzung reservierter Abstellplätze zusteht.</p>	<p>Absatz 1: Erweiterung der Fahrzeugtypen, für welche das Abstellen auf Abstellplätzen erlaubt ist.</p> <p>Absatz 2: unverändert übernommen.</p>
<p>II Gestaltung der Abstellplätze</p>	<p>II Gestaltung der Abstellplätze</p>	
<p>Art. 7 Gestaltung ¹ Anlagen und Ausfahrten von Abstellplätzen und Einstellräumen sind in Anlehnung an die Normen der Schweizerischen Normenvereinigung (SNV) zu gestalten.</p>	<p><i>Art. 6</i> Gestaltung ¹ Für die Gestaltung von Anlagen sowie Ein- und Ausfahrten von Abstellplätzen sind die gültigen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) massgebend. Abweichungen in besonderen Fällen sind im Baugesuch zu begründen.</p> <p>² Zufahrten zu unterirdischen Parkieranlagen sind in der Regel in Gebäude zu integrieren.</p>	<p>Absatz 1: Redaktionelle Anpassungen. Die Formulierung ist an § 12 StrVV angelehnt.</p> <p>Absatz 2: Die Integration von Tiefgarageneinfahrten in Gebäude führt zu einer verbesserten städtebaulichen Situation und zu reduzierter Beanspruchung der Umgebung.</p>

Geltendes Recht	Neues Recht	Erläuterungen
Neu	<p><i>Art. 7</i> Veloabstellplätze</p> <p>¹Veloabstellplätze sind auf der Liegenschaft an gut zugänglicher und zweckmässiger Lage anzuordnen. Dabei sind den unterschiedlichen Nutzungsarten (Kurz- und Langzeitparkieren) Beachtung zu schenken.</p>	Absatz 1: Neuaufnahme von Vorgaben für Veloabstellplätze.
<p>Art. 8 Plätze für Besucher</p> <p>¹Abstellplätze und Einstellräume für Besucher (Kunden, Gäste usw.) sind entsprechend freizuhalten und mit Schildern und Markierungen zu kennzeichnen.</p>	<p><i>Art. 8</i> Abstellplätze für Besucherinnen und Besucher sowie Kundinnen und Kunden</p> <p>¹Abstellplätze für Besucherinnen und Besucher sowie Kundinnen und Kunden sind der Bestimmung entsprechend dauernd als solche zu erhalten, entsprechend freizuhalten und zu kennzeichnen.</p>	Absatz 1: Redaktionelle Anpassungen. Die Kennzeichnung kann in Zukunft über andere Kommunikationsmittel als Schilder und Markierungen erfolgen. Die Regelung gilt für Motorfahrzeuge und Velos.
<p>Art. 9 Markierung, Strassenanpassung</p> <p>¹Bodenmarkierungen und Signale sowie Anpassungen am anschliessenden Strassenkörper, die im Zusammenhang mit Abstellplätzen oder Einstellräumen für Zu- und Wegfahrten auf privatem oder öffentlichem Grund notwendig sind, gehen zu Lasten des Eigentümers der Abstellplätze und Einstellräume.</p> <p>²Anpassungen an öffentliche Strassen bedürfen im Hinblick auf die Notwendigkeit weiterer Bewilligungen in jedem Fall der Absprache mit der Verwaltungsabteilung Tiefbau.</p>	<p><i>Art. 9</i> Markierung, Strassenanpassung</p> <p>¹Sind 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.</p> <p>²Anpassungen an öffentlichen Strassen und Wegen gemäss Abs. 1 bedürfen einer Bewilligung des zuständigen Departements.</p> <p>³Notwendige Anpassungen gemäss Abs. 1 werden durch das zuständige Departement im Rahmen der Baubewilligung bestimmt.</p>	<p>Absatz 1: Redaktionelle Anpassungen.</p> <p>Absatz 2: Redaktionelle Anpassung. Das zuständige Departement wird nicht namentlich genannt, damit bei Umbenennungen das Reglement nicht angepasst werden muss.</p> <p>Absatz 3: Bestimmung von Verfahren und Zuständigkeit.</p>
III Anzahl der erforderlichen Abstellplätze	III Anzahl der erforderlichen Abstellplätze	
<p>Art. 10 Berechnungsweise</p> <p>¹Die Pflichtzahl der Abstellplätze und Einstellräume wird vom Stadtrat in Anlehnung an die SNV-Normen</p>	<p><i>Art. 10</i> Massgeblicher Bedarf</p> <p>¹Der massgebliche Bedarf für Personenwagen bestimmt sich nach dem Normbedarf gemäss Art. 11,</p>	Absätze 1 bis 4: Der bisherige Artikel 10 wird komplett überarbeitet. Neu wird der massgebliche Bedarf an Abstellplätzen anhand des Normbedarfs bestimmt.

Geltendes Recht	Neues Recht	Erläuterungen
<p>nach dem im Anhang in Plan und Tabelle aufgeführten Effektivbedarf festgesetzt.</p> <p>² In Ausnahmefällen kann der Stadtrat von diesen Richtzahlen abweichen.</p> <p>³ Bei Bauten und Anlagen mit zeitlich abweichenden Mehrfachnutzungen ist auf den Bedarf für die intensivste Nutzung abzustellen.</p>	<p>reduziert nach dem Reduktionsplan gemäss Art. 12 und den Anhängen 1 und 2.</p> <p>² Ergibt sich aus der Berechnung des massgeblichen Bedarfs an Abstellplätzen keine ganze Zahl, wird am Ende der Berechnung jeder Benutzerkategorie die Maximalzahl aufgerundet und die Minimumzahl abgerundet. Wenn das Ergebnis der Abrundung 0 ist, beträgt der massgebliche Minimalbedarf 1.</p> <p>³ Garagenvorplätze können als Abstellplätze angerechnet werden, wenn sie nicht als Zufahrt für Dritt- und Sammelgaragen dienen und keine öffentlichen Interessen, wie etwa die Verkehrssicherheit, entgegenstehen.</p> <p>⁴ Abstellplätze für betriebsnotwendige Fahrzeuge sind im Baugesuch zusätzlich zum massgeblichen Bedarf gemäss Abs. 1 separat auszuweisen.</p>	<p>Der Normbedarf wird je nach Lage der Anlage nach dem Reduktionsplan angepasst. An sehr gut erschlossenen Lagen im Stadtzentrum erfolgt eine grössere Reduktion als an peripheren Lagen.</p>
<p>Neu</p>	<p><i>Art. 11</i> Normbedarf</p> <p>¹ Der Normbedarf an Abstellplätzen für Personenwagen ergibt sich aus Nutzung und Grösse von Gebäuden und Anlagen gemäss Anhang 1 dieses Reglements.</p> <p>² Bei Gebäuden und Anlagen mit gemischter Nutzung wird die Zahl der Abstellplätze nach Nutzungsart anteilmässig berechnet.</p> <p>³ Bei Doppelnutzungen kann der Normbedarf reduziert werden. Doppelnutzungen können dann geltend gemacht werden, wenn die Nutzungen zeitlich eindeutig getrennt sind. Art und Funktionsweise der Doppelnutzung ist im Baugesuch nachvollziehbar</p>	<p>Absätze 1 bis 3: Neu wird der Normbedarf anhand der massgebenden Geschossfläche (mGF) festgelegt oder bei Wohnnutzung wahlweise anhand der Anzahl Wohnungen. Damit wird auf unterschiedliche Wohnflächen Rücksicht genommen. Die Messweise mGF wird u.a. im Kanton Zürich in identischer Weise verwendet und ist darum bei Planenden etabliert. Beim Wohnen entspricht der Normbedarf ungefähr dem Mindestbedarf des geltenden Rechts. Bei den übrigen Nutzungen liegt der Normbedarf unter dem bisherigen Mindestbedarf. Umfragen bei Betrieben ergaben, dass im geltenden Recht der Mindestbedarf zu hoch war und die Parkplätze schlecht ausgelastet sind. Weiterhin darf die Anzahl Abstellplätze begründet vom Normbedarf abweichen. Neu</p>

Geltendes Recht	Neues Recht	Erläuterungen
	<p>darzulegen. In der Regel ist mit Wohnen keine Doppelnutzung möglich.</p> <p>⁴ Für Personen mit Mobilitätseinschränkungen sind gemäss übergeordnetem Recht Abstellplätze vorzusehen. Diese sind im Normbedarf enthalten.</p>	<p>ist auch eine begründete Unterschreitung des Normbedarfs möglich.</p> <p>Absatz 4: Rechtsgrundlage der Abstellplätze für Personen mit Mobilitätseinschränkungen ist § 41 PBV, welche die SIA-Norm SN 521 500 für verbindlich erklärt.</p>
Neu (verschoben von Art. 1 Abs. 2 und 3).	<p><i>Art. 12</i> Reduktionsplan</p> <p>¹ Entsprechend der Lage der gesuchsbetroffenen Gebäude und Anlagen wird der massgebliche Bedarf an Abstellplätzen in Prozent des Normbedarfs gemäss Anhang 2 festgelegt. Gehört eine gesuchsbetroffene Parzelle zu mehreren Zonen, werden die Werte entsprechend der Zone mit der besten Erschliessung angewendet.</p> <p>² 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>Absatz 1 und 2: Neu wird die Bestimmung des massgeblichen Bedarfs anhand des Reduktionsplans nicht mehr in Artikel 1 beschrieben, sondern im separaten Artikel 12. Die Reduktionswerte weisen die zu erstellende Anzahl Abstellplätze in den entsprechenden Zonen im Verhältnis zum Normbedarf gemäss Art. 11 aus. Die Reduktionswerte gemäss Anhang 2 leiten sich an den ÖV-Güteklassen gemäss Berechnungsmethodik des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE ab. Dieselbe Methodik wird u.a. im Kanton Zürich angewandt. Gehört eine Parzelle zu mehreren Zonen, z.B. B und C, werden die Mindest- und Höchstwerte der am besten erschlossenen Zone angewendet – in diesem Fall der Zone B.</p>
Neu	<p><i>Art. 13</i> Motorräder</p> <p>¹ Für Motorräder ist mindestens ein Zehntel der für Personenwagen minimal erforderlichen Abstellplätze zu erstellen</p>	<p>Absatz 1: Abstellplätze für Motorräder waren bisher nicht geregelt und es werden neue Vorgaben erlassen.</p>
Neu	<p><i>Art. 14</i> Velos</p> <p>¹ Die minimal erforderliche Zahl an Veloabstellplätzen ist gemäss der Tabelle in Anhang 3 zu ermitteln.</p>	<p>Absatz 1: Abstellplätze für Velos waren bisher nicht geregelt und es werden neue Vorgaben erlassen. Ve-</p>

Geltendes Recht	Neues Recht	Erläuterungen
		loabstellplätze können auch für E-Bikes und Motorfahräder genutzt werden, da der Platzbedarf identisch ist.
Neu	<p><i>Art. 15</i> Abweichungen</p> <p>¹ Die Baubewilligungsbehörde kann die Pflicht zur Erstellung der erforderlichen Abstellplätze im Einzelfall nach Massgabe der kantonalen Gesetzgebung ganz oder teilweise aufheben.</p> <p>² Anträge auf Abweichungen von der Erstellungspflicht sind im Baugesuch schriftlich zu begründen.</p>	<p>Absatz 1: Hier wurde die Formulierung von PBG § 88 Absatz 3 übernommen.</p> <p>Absatz 2: Eine Abweichung gegenüber dem massgeblichen Bedarf wird bei entsprechenden Begründungen und wo nötig passenden Massnahmen im Einzelfall erlaubt.</p>
Neu	<p><i>Art. 16</i> Mobilitätskonzepte</p> <p>¹ Das zuständige Departement kann für Projekte mit einem massgeblichen Bedarf von mehr als 100 Abstellplätzen in Planungs- und Baubewilligungsverfahren Mobilitätskonzepte verlangen:</p> <p>a) Bei Einkaufszentren und kundenintensiven Verkaufsgeschäften.</p> <p>b) Wenn sich Überlastungen auf dem übergeordneten Strassennetz abzeichnen.</p> <p>c) Bei Abweichungen vom massgeblichen Bedarf von mehr als 20%.</p> <p>² Mobilitätskonzepte zeigen Massnahmen auf, die den verursachten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr abstimmen. Mobilitätskonzepte sind mit dem Baugesuch einzureichen.</p> <p>³ Mobilitätskonzepte müssen in der Regel mindestens folgende Aspekte behandeln:</p> <p>a) Ziel und Zweck</p> <p>b) Projektbeschrieb</p>	<p>Absätze 1 bis 3: Generieren grossen Parkierungsanlagen eine erhebliche Verkehrsmenge (Buchstaben a und b) oder sieht die Planung eine deutliche Abweichung der Anzahl Abstellplätze gegenüber dem massgeblichen Bedarf vor (Buchstabe c), kann in Planungs- und Baubewilligungsverfahren in Mobilitätskonzept sinnvoll sein. Damit wird bei besonderen Verhältnissen nachgewiesen, dass keine Überlastungen des Strassennetzes entstehen und den Bedürfnissen entsprechend genügend Abstellplätze zur Verfügung stehen. Es soll u.a. verhindert werden, dass auf öffentliche Abstellplätze ausgewichen wird.</p>

Geltendes Recht	Neues Recht	Erläuterungen
	c) Standortanalyse inkl. Erschliessung ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr, Carsharing-Standorte, bei Wohnnutzungen: Nahversorgungssituation d) Herleitung der Anzahl Abstellplätze e) Erwartete Verkehrserzeugung f) Massnahmen zur Zielerreichung g) Monitoring und Zuständigkeit für den Vollzug h) Massnahmen für den Fall, dass die Ziele nicht erreicht werden	
IV Ersatzabgabe	IV Ersatzabgabe	
Art. 11 Ersatzabgabepflicht ¹ Ist die Erstellung der erforderlichen Abstellplätze und Einstellräume auf privatem Grund nicht möglich, nicht zulässig oder nicht zumutbar und beteiligt sich der Erstellungspflichtige nicht an einer Gemeinschaftsanlage, hat er der Stadt Frauenfeld eine Ersatzabgabe zu entrichten.	Art. 17 Ersatzabgabepflicht ¹ Wer die nach Art. 10 bis Art. 14 minimal vorgeschriebenen Abstellplätze nicht erstellen kann, hat eine Ersatzabgabe zu leisten. ² Eine Ersatzabgabe ist nicht geschuldet, wenn für Abweichung nach Art. 15 eine Baubewilligung erteilt wird. ³ Die Entrichtung der Ersatzabgabe verschafft keinen Anspruch auf dauernd verfügbare Abstellplätze.	Absatz 1: Redaktionelle Anpassung an PBG §89 Absatz 1. Absatz 2: Können begründete Unterschreitungen des massgeblichen Bedarfs im Baubewilligungsverfahren bewilligt werden, ist für die Unterschreitung keine Ersatzabgabe geschuldet. Absatz 3: Inhaltlich unveränderte Verschiebung..
Art. 12 Verwendung der Ersatzabgabe ¹ Die Ersatzabgaben werden in die Spezialfinanzierung Parkierung der Stadt Frauenfeld eingelegt. ² Die Entrichtung der Ersatzabgabe verschafft keinen Anspruch auf dauernd verfügbare Abstellplätze oder Einstellräume.	Art. 18 Verwendung der Ersatzabgabe ¹ Die Ersatzabgaben werden in die Spezialfinanzierung Parkierung der Stadt Frauenfeld eingelegt.	Absatz 1: Unverändert. Absatz 2: Verschiebung zu Art. 16.
Art. 13 Höhe der Ersatzabgabe ¹ Die Ersatzabgabe beträgt 8'000 Franken pro Platz.	Art. 19 Höhe der Ersatzabgabe	

Geltendes Recht	Neues Recht	Erläuterungen
<p>²Die Ansätze basieren auf dem Zürcher Baukostenindex, Stand 1. April 1991. Verändert sich der Index um mehr als 10%, passt der Stadtrat die Ansätze entsprechend an.</p>	<p>¹Die Ersatzabgabe beträgt 10'000 Franken pro Abstellplatz für Personenwagen, 2'000 Franken für Motorräder und 1'000 Franken für Velos.</p> <p>²Aufgehoben</p>	<p>Absatz 1: Seit 1991 wurde die Ersatzabgabe nie erhöht, trotz Regelung in Absatz 2. Der Zürcher Index der Wohnbaupreise (Baupreisindex) erhöhte sich von 120.4 Punkten im 1991 auf 157.5 Punkte im 2023, was einem Anstieg von 31% entspricht. Der Ersatzabgabe wird darum um 25% auf 10'000 Franken erhöht. Diesem Betrag stehen Erstellungskosten eines Abstellplatzes in einer Tiefgarage (exkl. Land) von 35'000 bis 60'000 Franken gegenüber. Ergänzt wurden Ersatzabgaben für Motorräder und Velos, orientiert an der Grösse der Abstellplätze.</p> <p>Absatz 2 wird gestrichen. Eine Teuerungsanpassung kann bei einer nächsten Überarbeitung vorgenommen werden, wenn dies angezeigt ist.</p>
<p>Art. 14 Veranlagung</p> <p>¹Die Befreiung von der Erstellungspflicht und die Veranlagung der Ersatzabgabe bilden im Baubewilligungsverfahren Bestandteil des Baubewilligungsentscheids. Die Ersatzabgabe wird mit Baubeginn zur Zahlung fällig.</p> <p>²Bei nachträglicher Erstellungspflicht tritt die Fälligkeit mit Zustellung der Ersatzabgabenveranlagung ein.</p>	<p><i>Art. 20</i> Veranlagung und Fristen</p> <p>¹Die Befreiung von der Erstellungspflicht und die Veranlagung der Ersatzabgabe werden in der Baubewilligung festgelegt und mit Rechtskraft des Entscheids fällig. Die Ersatzabgabe ist innert 30 Tagen nach Fälligkeit zur bezahlen. Wenn sich der Baubeginn verzögert, kann die Zahlung aufgeschoben werden, hat aber vor Baubeginn zu erfolgen.</p>	<p>Absatz 1: Redaktionelle Anpassungen ohne inhaltliche Änderungen.</p> <p>Absatz 2: Aufgrund Streichung der Regelung zur nachträglichen Erstellungspflicht kann auch dieser Absatz gestrichen werden..</p>
<p>Art. 15 Rückerstattung</p> <p>¹Werden Abstellplätze und Einstellräume innert 20 Jahren nach Veranlagung der Ersatzabgabe erstellt, kann der Eigentümer die entrichtete Ersatzabgabe anteilmässig zurückfordern. Für jedes volle Jahr bis zum zwanzigsten Jahr werden 5% zurückerstattet.</p>	<p><i>Art. 21</i> Rückerstattung</p> <p>¹Werden innert 10 Jahren nach Fälligkeit der Ersatzabgabe von der Erstellungspflicht befreite Abstellplätze erstellt, kann die Eigentümerin oder der Eigentümer die entrichtete Ersatzabgabe anteilmässig ohne Zins zurückfordern. Für jedes volle Jahr bis zum zehnten Jahr werden 10% zurückerstattet.</p>	<p>Absatz 1: Die Frist für die Rückerstattung wird auf 10 Jahre reduziert, wie dies in anderen Gemeinden üblich ist.</p>

Geltendes Recht	Neues Recht	Erläuterungen
V Spezialfinanzierung Parkierung	V Spezialfinanzierung Parkierung	
<p>Art. 16 Zweck</p> <p>¹ Die Mittel der Spezialfinanzierung Parkierung dienen der Errichtung, dem Betrieb und Unterhalt öffentlicher Parkierungsanlagen, der Beteiligung an gemischtwirtschaftlichen Gemeinschaftsanlagen sowie der Verwirklichung flankierender Massnahmen.</p>	<p><i>Art. 22</i> Zweck</p> <p>¹ Die Mittel der Spezialfinanzierung Parkierung dienen</p> <p>a) der Planung, der Miete, dem Bau, Betrieb und Unterhalt sowie der Erneuerung von Parkierungsanlagen mitsamt ihren Einrichtungen, Leit-systemen und Erschliessungsmassnahmen,</p> <p>b) der Beteiligung an Gemeinschaftsanlagen,</p> <p>c) der Deckung von Personal- und Sachkosten für die Überwachung des ruhenden Verkehrs,</p> <p>d) für Massnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität.</p>	<p>Absatz 1: Der Inhalt ist mit dem Parkierungsreglement abgestimmt, welches aktuell auch revidiert wird. Als Verwendungszweck werden neu unter Lit. d) konkret Massnahmen zur Förderung von nachhaltiger Mobilität genannt, welche bisher unter «Verwirklichung flankierender Massnahmen» subsummiert waren. Solche Massnahmen könnten beispielsweise Vergünstigungen des öffentlichen Verkehrs oder Beiträge an die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sein.</p>
<p>Art. 17 Äufnung</p> <p>¹ Die Spezialfinanzierung Parkierung wird geäufnet durch:</p> <p>a) Ersatzabgaben;</p> <p>b) Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund;</p> <p>c) Betriebsüberschüsse der mit Mitteln der Spezialfinanzierung erstellten Parkierungsanlagen;</p> <p>d) Einlagen der Stadt</p>	<p><i>Art. 23</i> Äufnung</p> <p>Die Spezialfinanzierung Parkierung wird geäufnet durch:</p> <p>a) Ersatzabgaben gemäss Art. 17,</p> <p>b) Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund,</p> <p>c) Betriebsüberschüsse der mit Mitteln der Spezialfinanzierung erstellten oder unterstützten Angebote.</p>	<p>Absatz 1: Der Inhalt ist mit dem Parkierungsreglement abgestimmt, welches aktuell auch revidiert wird – mit redaktionelle Anpassungen.</p> <p>Gestrichen wird Buchstabe d) des geltenden Rechts. 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.</p>
VI Rechtsmittel	VI Rechtsmittel	
<p>Art. 18 Rekurs</p> <p>¹ Gegen Entscheide einer Verwaltungsabteilung kann innert 20 Tagen beim Stadtrat schriftlich Rekurs erhoben werden.</p> <p>² Gegen Entscheide des Stadtrates kann innert 20 Tagen beim zuständigen Departement des Regierungsrates Rekurs erhoben werden.</p>	<p>¹ Aufgehoben</p> <p>² Aufgehoben</p>	<p>Absätze 1 und 2: Die Rechtsmittel sind in der übergeordneten Gesetzgebung geregelt. Eine weitere Regelung in diesem Reglement ist nicht nötig.</p>

Geltendes Recht	Neues Recht	Erläuterungen
VII Übergangs- und Schlussbestimmungen	VI Übergangs und Schlussbestimmungen	Neue Nummerierung.
<p>Art. 19 Anwendbares Recht</p> <p>¹ 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.</p>	<p><i>Art. 24</i> Anwendbares Recht</p> <p>¹ Bei Inkrafttreten dieses Reglements hängige Baugesuche sind nach altem Recht zu beurteilen.</p> <p>² Die Hängigkeit bestimmt sich nach dem Zeitpunkt der Einreichung des Baugesuchs beim zuständigen Departement.</p>	<p>Absatz 1/2: Um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden, werden hängige Baugesuche nach dem alten Recht beurteilt, welches auch die Grundlage für deren Erarbeitung bildete.</p>
<p>Art. 20 Inkrafttreten</p> <p>¹ Dieses Reglement tritt nach Annahme durch den Gemeinderat und Genehmigung durch den Regierungsrat auf einen vom Stadtrat zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft.</p>	<p><i>Art. 25</i> Inkrafttreten</p> <p>¹ Dieses Reglement tritt nach Annahme durch den Gemeinderat und Genehmigung durch den Kanton auf einen vom Stadtrat zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft.</p>	<p>Absatz 1: Redaktionelle Anpassungen.</p>

Anhang 1: Normbedarf für Abstellplätze für Personenwagen:

Geltendes Recht: Gemäss Art. 10 des geltenden Rechts leitet sich der Pflichtbedarf (neu Normbedarf) aus den gültigen VSS-Normen ab (früher SNV-Normen). Die Werte sind im geltenden Recht nicht explizit aufgeführt. Aktuell gilt die Norm VSS 40281 vom 31. März 2019 mit den untenstehenden Werten. Die Norm VSS 40281 verwendet als Messweise Bruttogeschossfläche (BGF) gemäss Anhang 2 der Verordnung zum Planungs- und Baugesetz (RB 700.1, PBV) sowie für Verkaufsgeschäfte Verkaufsfläche. Das neue Recht verwendet ausschliesslich die Messweise mGF, welche der Messweise BGF entspricht. Die Norm definiert als Verkaufsfläche (VF) «die den Kunden zugängliche Fläche, inkl. Flächen für Gestelle, Auslagen usw., aber ohne Flächen für die Verkehrserschliessung, Sanitarräume usw.» Die Messweise VF ist darum nicht direkt mit der Messweise mGF vergleichbar. Die VF ist üblicherweise geringer als die mGF.

Neues Recht:

	Bezugseinheit ²⁾	Abstellplätze für Bewohnende oder Beschäftigte		Abstellplätze für Besuchende und Kundschaft		Erläuterungen
		Geltendes Recht	Neues Recht	Geltendes Recht	Neues Recht	
Wohnnutzungen ¹⁾	Pro Wohnung oder Pro 100 m ² mGF	1.00	1.00	0.10	0.10	Werte unverändert.
Büro, Dienstleistung, Verwaltung ^{3, 6)}						Basis für das neue Recht bilden Vergleiche mit anderen Reglementen und Erhebungen der Nutzung von Parkieranlagen im Gemeindegebiet.
Kundenintensive Betriebe ⁴⁾	Pro 100 m ² mGF	2.00	1.40	1.00	0.80	
Übrige Betriebe ⁵⁾	Pro 100 m ² mGF	2.00	1.40	0.50	0.40	
Verkaufsgeschäfte ^{3, 6)}						
Kundenintensive Verkaufsgeschäfte	Pro 100 m ² (VF)/mGF	(2.00)	1.00	(8.00)	5.00	
Übrige Verkaufsgeschäfte	Pro 100 m ² (VF)/mGF	(1.50)	0.80	(3.50)	2.50	
Einkaufszentren ⁷⁾	Pro 100 m ² (VF)/mGF	–	0.40	–	1.70	Einkaufszentren in Norm nicht geregelt.
Gastbetriebe ⁶⁾						
Restaurant, Bar, Kino, Theater, Saal	Pro 100 Sitzplätze	-	2.50	20.00	17.50	Werte unverändert
Hotel	Pro 100 Zimmer	-	14.00	50.00	50.00	Beschäftigte in Norm nicht geregelt.
Gewerbe und Industrie ^{3, 6)}						
Industrie, Gewerbe	Pro 100 m ² mGF	1.00	0.70	0.20	0.15	Werte leicht reduziert.
Lagerräume, Lagerplätze	Pro 100 m ² mGF	0.10	0.10	0.01	-	Werte unverändert.
Für spezielle Nutzungen wie Schulen, Sporteinrichtungen, Freizeitanlagen, Mischnutzungen mit hohem Anteil Kino, Theater oder Einkauf wird der Bedarf auf Basis der VSS-Normen fallweise bestimmt.						Redaktionelle Anpassung

Anmerkungen

¹⁾ Wo zwei Bemessungskriterien erwähnt sind, kann die Bauherrschaft den für sie günstigeren Wert wählen.

²⁾ Als massgebliche Geschossfläche (mGF) gilt die Fläche aller dem Wohnen, dem Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder dafür verwendbaren Räume in Voll-, Unter- und Dachgeschossen, unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessung und der Sanitarräume samt den inneren Trennwänden.

³⁾ Gemischte Betriebe sind in entsprechende Teile aufzugliedern.

⁴⁾ Beispiele: Bank, Post, Arzt, Zahnarzt, Coiffeur, Reisebüro, chemische Reinigung.

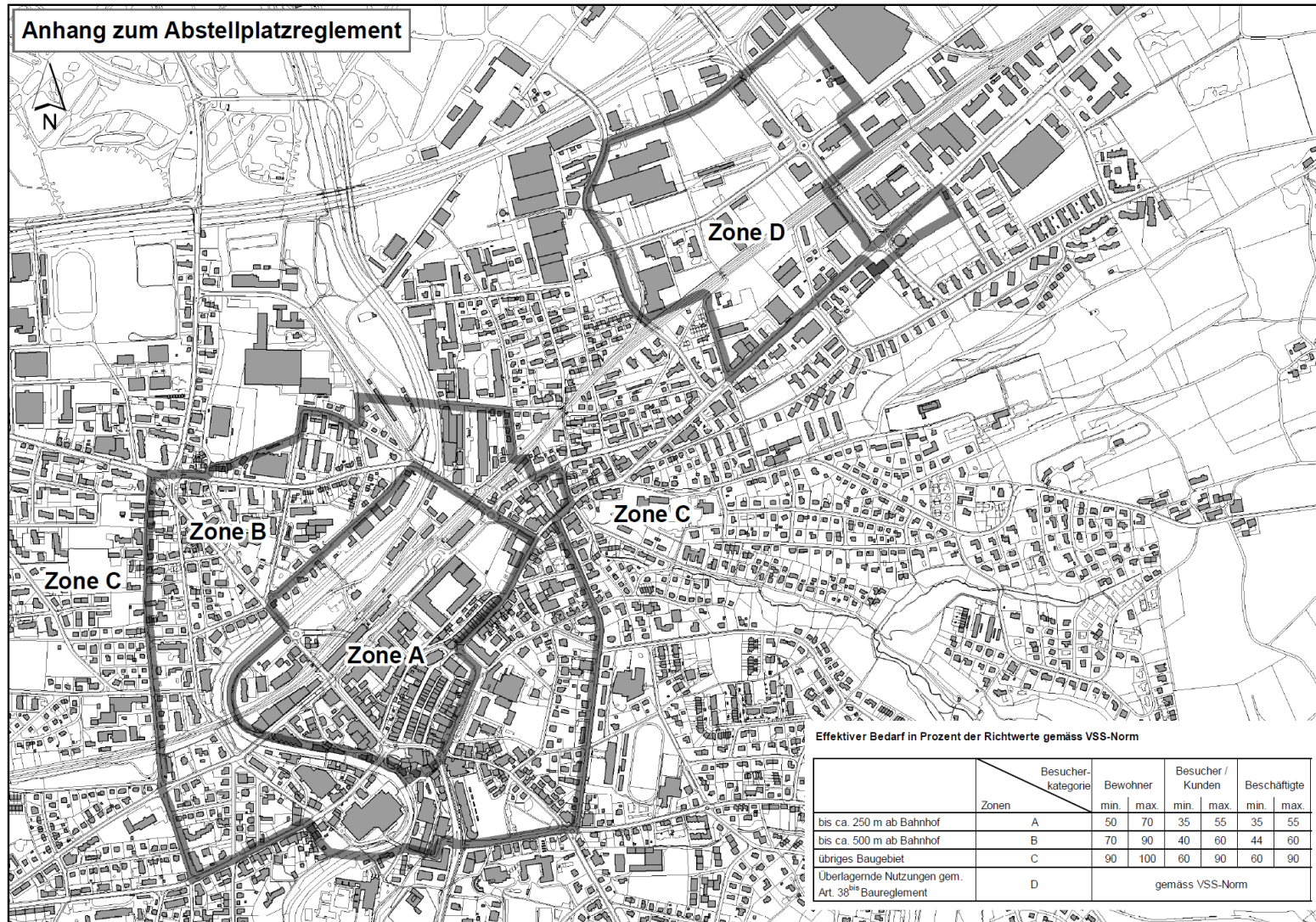
⁵⁾ Beispiele: Öffentliche Verwaltung ohne Schalterbetrieb, Ingenieur-/Architekturbüro, Anwaltskanzlei, Versicherung, Krankenkasse, Treuhandbüro, Labor, Speditionsbetrieb.

⁶⁾ Güterumschlag/Anlieferung separat.

⁷⁾ Einkaufszentren sind Verkaufsgeschäfte des Detailhandels oder den Verkauf umfassende Mischnutzungen mit mindestens 3'000 m² mGF.

Anhang 2 Reduktionsplan

Geltendes Recht:



Neues Recht:

Der massgebliche Bedarf beträgt in Prozent des Normbedarfs:

Klasse	Bewohner		Beschäftigte		Besucher / Kunden	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.
A	40%	60%	20%	30%	20%	40%
B	50%	70%	30%	50%	30%	60%
C	60%	80%	40%	60%	40%	80%
D	70%	90%	50%	90%	50%	90%
E	80%	100%	60%	100%	60%	100%

Die Klassen A bis D entsprechen den ÖV-Güteklassen A bis D gemäss aktueller Kartendarstellung von swisstopo. Klasse E entspricht dem übrigen Gemeindegebiet.

Erläuterungen:

Das neue Recht hat eine Gleichbehandlung des gesamten Gemeindegebiets zum Ziel. Heute sind durch die wenigen eng gefassten und scharf abgegrenzten Reduktionsgebiete im Grossteil des Gemeindegebiets Reduktionen gegenüber dem Normbedarf nur möglich, wenn dafür eine Ersatzabgabe entrichtet wird. Dies war für die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer unbefriedigend und widerspricht dem Ziel des Gesamtbilds. Das geltende Recht führt so zur Erstellung von nicht benötigten Abstellplätzen, insbesondere bei Geschäftsbauten.

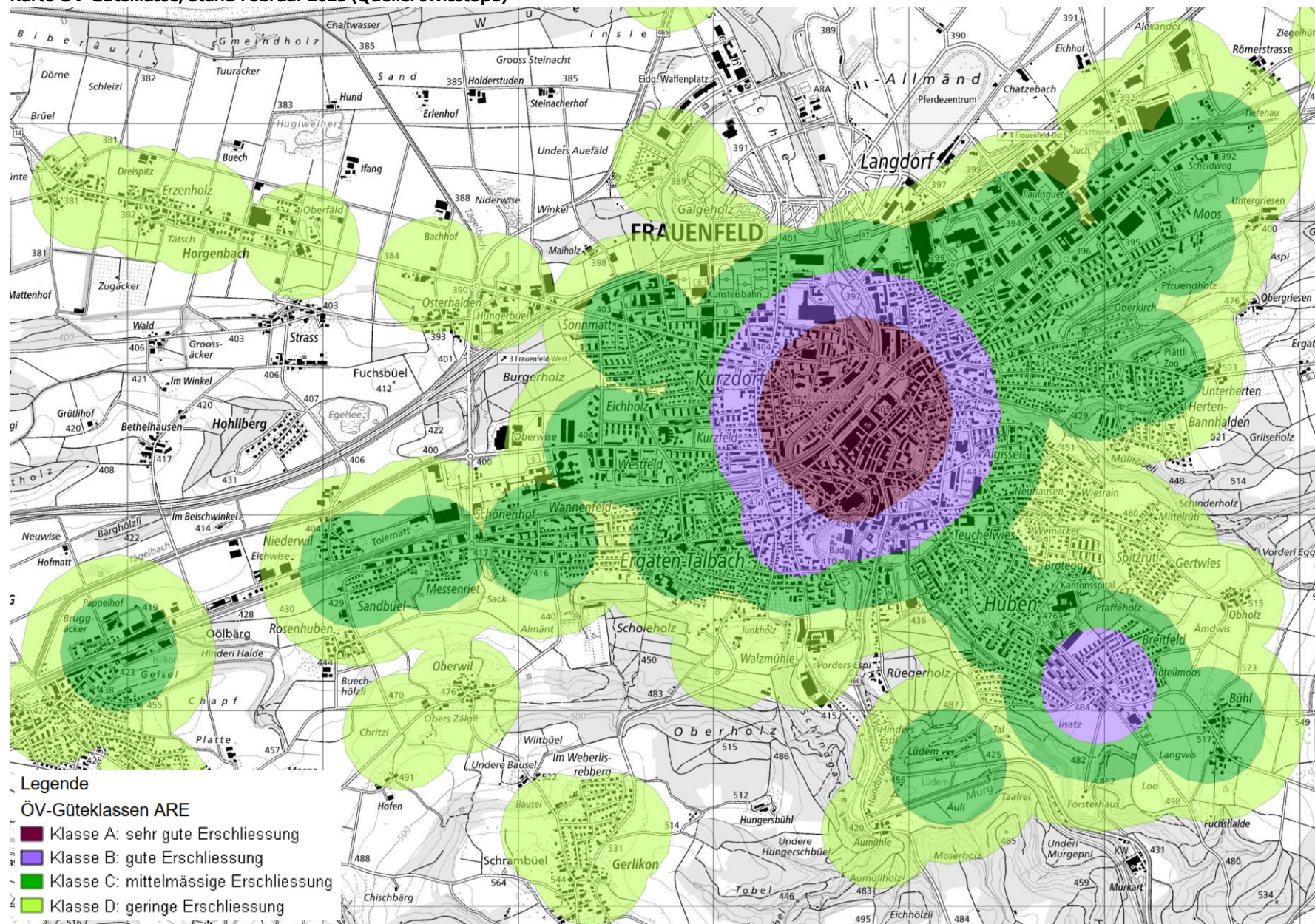
Die fachliche Grundlage für die Gleichbehandlung bildet die Methodik der ÖV-Güteklassen. Diese wurde durch den VSS im Rahmen der Norm 640 290 «Parkieren, Grenzbedarf, reduzierter Bedarf, Angebot» entwickelt und durch das Bundesamt für Raumentwicklung weiterentwickelt². Die Methode ist gut dokumentiert und einfach anwendbar. Als Resultat sind im gesamten Gemeindegebiet abgestuft an die Erschliessungsqualität Reduktionen gegenüber dem Normbedarf möglich. An sehr guten Lagen sind diese vorgeschrieben, vor allem für Beschäftigte. Da die Zuordnung von ÖV-Güteklassen periodisch an die effektive ÖV-Erschliessung angepasst wird, wird im Reglement keine Kartendarstellung publiziert. Aktuelle Karten sind auf Swisstopo³ oder im Geoportal⁴ zu finden. Der Kartenausschnitt auf der Folgeseite dient der Erläuterung, wird aber im Reglement nicht abgebildet.

² Siehe <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/verkehrserschliessung-in-der-schweiz.html>

³ Siehe https://map.geo.admin.ch/#/map?lang=de¢er=2709361.61,1268361.83&z=7&layers=ch.are.gueteklassen_oev

⁴ Siehe <https://www.geoportal.ch/frauenfeld/map/1015?y=2709847.48&x=1267838.06&scale=25000&rotation=0>

Karte ÖV-Güteklasse, Stand Februar 2025 (Quelle: swisstopo)



Anhang 3: Normbedarf für Abstellplätze für Velos:

Geltendes Recht: nicht geregelt.

Neues Recht:

	Bezugseinheit ²⁾	Abstellplätze für Bewohnende oder Beschäftigte	Abstellplätze für Besuchende und Kundschaft
Wohnnutzungen ¹⁾	Pro Zimmer oder Pro 40 m ² mGF	1.00	-
Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen ³⁾			
Kundenintensive Betriebe ⁴⁾	Pro 100 m ² mGF	0.50	0.40
Übrige Betriebe ⁵⁾	Pro 100 m ² mGF	0.50	0.20
Verkaufsgeschäfte ³⁾			
Kundenintensive Verkaufsgeschäfte	Pro 100 m ² mGF	0.50	2.00
Übrige Verkaufsgeschäfte	Pro 100 m ² mGF	0.50	0.70
Gastbetriebe ³⁾			
Restaurant, Bar, Kino, Theater, Saal	Pro 100 Sitzplätze	2.00	20.00
Hotel	Pro 100 Zimmer	5.00	10.00
Gewerbe und Industrie ³⁾	Pro 100 m ² mGF	0.25	-
Für spezielle Nutzungen wie Schulen, Sporteinrichtungen, Freizeitanlagen, Einkaufszentren, Mischnutzungen mit hohem Anteil Kino, Theater oder Einkauf wird der Bedarf auf Basis der VSS-Normen fallweise bestimmt.			

Anmerkungen:

¹⁾ Wo zwei Bemessungskriterien erwähnt sind, kann die Bauherrschaft den für sie günstigeren Wert wählen.

²⁾ Als massgebliche Geschossfläche (mGF) gilt die Fläche aller dem Wohnen, dem Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder dafür verwendbaren Räume in Voll-, Unter- und Dachgeschossen, unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessung und der Sanitärräume samt den inneren Trennwänden.

³⁾ Gemischte Betriebe sind in entsprechende Teile aufzugliedern.

⁴⁾ Beispiele: Bank, Post, Arzt, Zahnarzt, Coiffeur, Reisebüro, chemische Reinigung.

⁵⁾ Beispiele: Öffentliche Verwaltung ohne Schalterbetrieb, Ingenieur-/Architekturbüro, Anwaltskanzlei, Versicherung, Krankenkasse, Treuhandbüro, Labor, Speditionsbetrieb.