

STADT SCHAFFHAUSEN
Baureferat Referatssekretariat
Frau Christa Krisch
Krummgasse 2
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 24. Februar 2022

Vernehmlassung Revision der Verordnung über die Erstellung von privaten Abstellplätzen der Stadt Schaffhausen (Parkplatzverordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Einladung zur Vernehmlassung zur geplanten Revision der Parkplatzverordnung der Stadt Schaffhausen und nehmen dazu gerne wie nachfolgend aufgeführte Stellung.

1. Vorbemerkungen

Die Sektion Schaffhausen des Verkehrsclubs der Schweiz begrüsst den Willen des Stadtrates, die bestehende veraltete Parkplatzverordnung zu revidieren und der heutigen, veränderten Mobilitätsrealität in angemessener Weise anzupassen.

Der Zweck der Parkplatzverordnung bestand bisher in der Regulierung des ruhenden Verkehrs. Die Pflicht zur Errichtung von Abstellmöglichkeiten auf privaten Flächen soll dazu beitragen, dass der öffentliche Raum nicht über Gebühr durch ruhende Motorfahrzeuge beansprucht wird. Im Revisionsentwurf verweist der Stadtrat auf den knappen Strassenraum, der einem weiteren Anstieg der Motorfahrzeugnutzung nicht gewachsen ist und durch die Förderung flächeneffizienter Verkehrsmittel entlastet werden soll.

Mit einer Obergrenze der Anzahl Motorfahrzeugparkplätze und einer Regelung für Zweiradabstellplätze soll die Parkplatzverordnung künftig auch einen Beitrag zur Regulierung des fließenden Verkehrs leisten. Der VCS begrüsst diese Ausweitung des Zwecks der Parkplatzverordnung. Wir sind uns aber bewusst, dass die Wirkung einer im Sinne des Stadtrates revidierten Verordnung sich erst über einen längeren Zeitraum zeigt, da die Regelungen nur bei Neu- und Umbauten zur Anwendung kommen. Auch ist die Verfügbarkeit von Abstellmöglichkeiten auf privaten Flächen nur einer von mehre-

ren Faktoren bei der Wahl der Mobilitätsform. Die Deckelung der Anzahl Parkplätze auf privatem Grund erzielt nur eine Wirkung, wenn sie mit der Regulierung der Parkierung im öffentlichen Raum zusammenspielt. Die angestrebte Förderung flächeneffizienter Verkehrsmittel, insbesondere der Velos, kann durch die Parkplatzverordnung unterstützt werden, muss aber in erster Linie durch die Gestaltung der Strassenräume erfolgen. Mit einer baulichen Trennung der Verkehrsmodalitäten, einer gerechten Aufteilung der verfügbaren Verkehrsflächen und einer allgemeinen Temporeduktion stehen verschiedene Strategien bereit mit denen Verkehrssituationen den örtlichen Gegebenheiten angepasst für den Langsamverkehr aufgewertet werden können.

Bevor wir uns zu den konkreten Vorschlägen des Stadtrates zuwenden, sei noch darauf hingewiesen, dass es andere Möglichkeiten gäbe die angestrebte Regulierungswirkung zu erreichen als die hier vorgeschlagene Nachjustierung bereits bestehender Mechanismen.

Die Regulierungswirkung, die durch die Mindestanzahl an Parkplätzen erreicht werden soll, könnte beispielsweise auch nach japanischem Vorbild dadurch erreicht werden, dass bei der Zulassung eines Motorfahrzeugs die Verfügbarkeit einer angemessenen Abstellmöglichkeit nachgewiesen werden muss. Mit einer solchen Regelung wären auch keine bürokratischen Hürden für autofreies Wohnen mehr nötig. Die Regulierungswirkung einer Maximalanzahl an Parkplätzen könnte auch durch eine Anrechnung von Abstellflächen an die erlaubte Ausnutzung eines Grundstücks erreicht werden.

Diese alternativen Ansätze hätten insbesondere den Vorteil, dass dem absehbaren Streit um die konkreten Zahlen für Minimal- und Maximalwerte aus dem Weg gegangen werden könnte. In diesem Sinne werden wir uns im Folgenden nicht zu den vorgeschlagenen Werten für den Grenzbedarf an Motorfahrzeugabstellplätzen äussern. Es sei aber angemerkt, dass wir es nicht begrüssen, dass die Werte im Vergleich mit anderen Städten relativ hoch angesetzt wurden.

Die im Entwurf erkennbare Aufwertung insbesondere des Langsamverkehrs sowie von Modellen autoarmen Wohnens weisen aus unserer Sicht in die richtige Richtung.

Ebenso erscheint es uns richtig, die bei privaten Bauvorhaben bis anhin de facto nach oben offene Möglichkeit zur Erstellung beliebig vieler Parkplätze für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu deckeln und im Gegenzug bei der Anzahl minimal zu erstellender Parkplätze Kriterien wie z.B. den Erschliessungsgrad durch den Öffentlichen Verkehr (ÖV) angemessen zu berücksichtigen.

2. Bemerkung zu den einzelnen Artikeln des Entwurfs

Die nachfolgenden Bemerkungen folgen der Systematik des Entwurfs Revision, Stand 7. Januar 2022. Nicht erwähnte Artikel finden grundsätzlich unsere Zustimmung.

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Zweck

Zu Lit. a) Wir bejahen die Notwendigkeit zur Regelung der Anzahl der minimal erforderlichen sowie der maximal zulässigen Erstellung von privaten Abstellplätzen für Personenwagen sowie Motorräder. Speziell zu beachten ist weiterhin die Erhaltung der gesetzlich vorgegebenen Parkierungsmöglichkeiten für Behindertenfahrzeuge an geeigneten Lagen. Von besonderer Bedeutung erscheint uns dabei die Erstellungspflicht einer ausreichenden Anzahl von praxistauglichen Abstellplätzen für leichte Zweiräder, Kinderwagen, Veloanhänger usw. Bei Indooranlagen sind Lademöglichkeiten für E-Bikes in ausreichender Anzahl vorzusehen.

Zu Lit. b) *Bezüglich der Lage* von Abstellplätzen für leichte Zweiräder, Kinderwagen, Veloanhänger usw. ist insbesondere darauf zu achten, dass diese Abstellplätze hindernisfrei und in Eingangsnähe zu platzieren sind. Abstellplätze im Freien sind gedeckt auszuführen.

Bezüglich der Gestaltung von Abstellplätzen für Personenwagen unter freiem Himmel ist darauf zu achten, dass vollständige Bodenversiegelungen grösserer Flächen weitestgehend vermieden werden. Geeignete Massnahmen in dieser Richtung sind der Notwendigkeit der Wasserversickerung und der Vermeidung von übermässiger Erwärmung des Siedlungsraumes in den Sommermonaten zwingend geschuldet.

In Tiefgaragen sind – je nach Anzahl der Parkplätze, aber mindestens zwei – festinstallierte Ladanschlüsse für Elektroautos sowie die elektrische Grundinstallation (Zuleitungen) für die einfache Installation von Lademöglichkeiten durch die Mieter der Parkplätze vorzusehen.

Art. 3 Geltungsbereich

Grundsätzlich einverstanden. Im Altstadtbereich müssen jedoch besondere Regelungen vorgesehen werden. Weiteres dazu nachstehend.

II. Zahl der Abstellplätze für Personenwagen

Art. 5 Grenzbedarf

Zu Abs. 4: Wir begrüssen ausdrücklich die Pflicht zur Erstellung eines Lärm- und Luftgutachtens für öffentlich zugängliche Parkhäuser mit mehr als 200 Abstellplätzen. Eine Massnahme, die – nebenbei bemerkt – insbesondere bei der Erstellung des Parkhauses Fischerhäuserstrasse bereits hätte in Anwendung gebracht werden müssen.

Art. 6 Massgebender Bedarf

Zu Abs. 4: Es ist richtig, den Grenzbedarf in der Altstadtzone auf 0% herabzusetzen, damit Renovationen sowie Umbauten oder Nutzungsänderungen im Altstadtbereich nicht unnötig erschwert werden. Es muss den Hauseigentümern im Altstadtbereich überlassen bleiben, ob und

in welcher Ausgestaltung sie ihren Mieterinnen Zugang zu Parkierungsmöglichkeiten bieten wollen oder können (Stichwort Einkauf in Gemeinschaftsanlagen, Car-Sharing usw.).

Art. 7 Besondere Bestimmungen

Zu Abs. 2: Eine Möglichkeit zur weiteren Reduktion der Anzahl der zu erstellenden Abstellplätze sollte bei autofreier/autoarmer Nutzung zusätzlich zu einem darzulegenden Mobilitätskonzept mit der Bereitstellung eines oder mehrerer Car-Sharingplätze in Zusammenarbeit mit einer entsprechenden Unternehmung (z.B. Mobility) und der Pflicht der dauernden Bereitstellung eines Car-Sharingfahrzeuges möglich sein.

Bezüglich der mit einer allfälligen Nichteinhaltung der Vorgaben für die autofreie/autoarme Nutzung vorgesehenen Pflicht zur nachträglichen Erstellung der Minimalanzahl an Abstellplätzen stösst bei uns auf erhebliche Bedenken. Eine solche Auflage könnte die Realisierung autofreier/autoarmer Siedlungsformen zu sehr erschweren oder sogar verunmöglichen. Die Vorhaltung von Flächen für eine eventuelle Nachrüstung von Parkplätzen wäre nur bei entsprechender Grundstückgrösse überhaupt möglich und würde auch in solchen Fällen eine ansprechende, naturnahe Umgebungsgestaltung von vornherein sehr erschweren oder sogar verhindern. Die Beibehaltung einer Bestimmung in der vorliegenden Form bietet eine unnötige Angriffsfläche für eine ablehnende Haltung gegenüber der gesamten Revision der Parkplatzverordnung.

Wir schlagen in diesem Zusammenhang vor, für autofreie/autoarme Bauvorhaben finanzielle Anreize, z.B. in Form von Baubeiträgen aus dem städtischen Liegenschaftsfonds o.ä. zu schaffen, welche bei Nichteinhaltung der entsprechenden Vorgaben zur Rückzahlung eingefordert werden könnten.

III: Zahl der Abstellplätze für leichte Zweiräder und Motorräder usw.

Art. 8 Anzahl erforderliche Abstellplätze für leichte Zweiräder

Wir unterstützen die in der Tabelle minimaler Bedarf genannte Anzahl der Abstellplätze für Neubauten und Renovationen bestehender Liegenschaften. Die geforderte Anzahl von einem Abstellplatz pro Zimmer mag auf den ersten Blick als hoch erscheinen. Es ist immerhin anzumerken, dass sich Radfahren in jeder Form einer anhaltend steigenden Beliebtheit erfreut und darum schnell mehr als ein Fahrrad pro Person vorhanden ist. Da in grossen Wohnungen sinnvollerweise Familien mit Kindern eingemietet sind, kommt deren Bedarf an Zweirädern, Dreirädern, Kinderwagen und Trottis usw. noch dazu.

Die Bereitstellung einer genügenden Anzahl und deren geeignete Ausgestaltung kann für Vermieter durchaus ein Attraktivitätselement gegenüber der Mieterschaft darstellen und darf nicht unterschätzt werden.

Es gibt z.B. im Quartier Niklausen (Birkenstrasse und Eschengut) sehr gute Beispiele von erfolgreichen Sanierungen von Altbau-Mehrfamilienhäusern mit nachträglicher Erstellung von gedeckten und sogar gesicherten Veloabstellplätzen. Sowohl bei den Wohnungen wie bei den Veloabstellplätzen gibt es keine Leerstände.

Bezüglich der zu erstellenden minimalen Anzahl von Parkplätzen für Industrie, Gewerbe und Verkauf verweisen wir auf unsere Schlussbemerkungen bezüglich Parkplatzbewirtschaftung.

IV. Lage / Gestaltung / Geometrie / Ausrüstung

Wie bereits an verschiedenen Stellen dargelegt, unterstützen wir die angestrebten Ziele insbesondere was die Ausgestaltung der verschiedenen Arten von Abstellplätzen betrifft, in vollem Ausmass.

V. Gemeinschaftsanlagen

Art. 14 Beteiligungspflicht

Die Verpflichtung zur Erstellung von Gemeinschaftsanlagen im Falle der fehlenden minimal erforderlichen Abstellplätze macht bei Mehrfamilienhäusern nur Sinn, wenn die Mieter als Bestandteil des Mietvertrages verbindlich verpflichtet sind, ihre allenfalls vorhandenen Motorfahrzeuge in diesen Gemeinschaftsanlagen abzustellen. Eine solche Parkierungspflicht als Bestandteil des Mietvertrages wäre zudem geeignet, die auferlegten Investitionen der Hauseigentümerschaft ein Stück weit zu schützen.

VI Ersatzabgabe

Es sollte unseres Erachtens unterschieden werden, ob ein Grundeigentümer oder eine Grundeigentümerin aufgrund von vorhandenen oder auferlegten Sachzwängen auf die Erstellung der erforderlichen Abstellplätze verzichten muss, oder ob er/sie dies in freier Entscheidung tut. Bei einem Verzicht aus freier Entscheidung sollte die Ersatzabgabe deutlich höher, z.B. auf Fr. 15'000 pro Abstellplatz angesetzt werden, um dem allzu einfachen „Freikaufen“ von der Erstellungspflicht möglichst wenig Vorschub zu leisten.

3. Schlussbemerkungen

Wir unterstützen die Absicht des Stadtrats die schon lange nicht mehr zeitgemässe Parkplatzverordnung zu revidieren und damit einen Beitrag zur Gestaltung der Zukunft des ruhenden und des fließenden Verkehrs zu leisten. Mit dem vorliegenden Revisionsentwurf wird die Parkplatzverordnung auf die Höhe der Zeit gebracht.

Da diese Verordnung ihre Wirkung aber über eine Zeitspanne von Jahrzehnten entfaltet, wäre es angemessen einige zusätzliche gestaltende Akzente zu setzen. Insbesondere würden wir es begrüßen, wenn autofreies Wohnen nicht nur ermöglicht, sondern die reduzierte Beanspruchung des knappen Strassenraumes auch honoriert würde. Dies könnte wie oben vorgeschlagen über finanzielle Anreize geschehen oder durch eine Erhöhung der möglichen Grundstücksausnutzung, die im Sinne des verdichteten Bauens eher angezeigt wäre als die im Revisionsentwurf bestehende Pflicht zum Vorhalten von Flächen zur allfälligen nachträglichen Erstellung von Parkplätzen.

Ein Thema, das im Revisionsentwurf leider ganz fehlt, ist die Möglichkeit einer Parkplatzbewirtschaftung bei Anlagen mit hohem Publikumsaufkommen. Die unterschiedlich langen Spiesse zwischen den Altstadtgeschäften und den Einkaufsmöglichkeiten am Stadtrand und die sich daraus ergebenden Probleme beruhen nach wie vor auf der nicht vorhandenen Parkplatzbewirtschaftung der Einkaufszentren am Stadtrand. Forderungen nach einer Vorschrift zur obligatorischen Parkplatzbewirtschaftung bei Anlagen mit hohem Publikumsaufkommen scheitern offenbar immer wieder an mangelnden gesetzlichen Grundlagen dazu.

Nach unserer Ansicht sollte sich der Stadtrat aktiver dafür einsetzen, die Anbieter von Gratisparkplätzen bei den grösseren Einkaufszentren zu einer freiwilligen Parkplatzbewirtschaftung zu bewegen. Es gibt auf Stadtgebiet bereits Beispiele einer sehr erfolgreichen freiwilligen Parkplatzbewirtschaftung, z.B. bei der Liegenschaft Ebnat 65, wo eine solche seit einigen Jahren praktiziert wird. Auch im grossen Einkaufszentrum in Feuerthalen ist dies offensichtlich möglich geworden.

Für die praktische Umsetzung einer freiwilligen Parkplatzbewirtschaftung bieten sich schweizweit etliche spezialisierte Firmen an, deren Dienste den Grundeigentümern seitens der Stadt anempfohlen werden kann.¹

Falls sich auf diesem Weg keine Erfolge erzielen lassen können, sollte sich der Stadtrat auf Kantons-ebene aktiv für die Schaffung einer entsprechenden kantonalen Rechtsgrundlage zur obligatorischen Parkplatzbewirtschaftung bei Anlagen mit grossem Publikumsaufkommen einsetzen.

Soweit unsere Anmerkungen zur Vernehmlassung Revision der Verordnung über die Erstellung von privaten Abstellplätzen der Stadt Schaffhausen (Parkplatzverordnung).

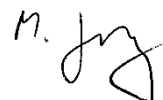
Für die Prüfung und Berücksichtigung unserer Vorschläge danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

VCS-Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Schaffhausen
Für den Vorstand:



Felix Schweizer, Vorstandsmitglied



Martin Jung, Vorstandsmitglied

¹ Siehe dazu z.B. hier: [Parkplatzbewirtschaftung in Unternehmen - Mobilservice](#)