



Donnerstag, 10. August 2017

Amt für Mobilität
Simon Kettner
Dufourstrasse 40/50
Postfach
CH-4001 Basel
simon.kettner@bs.ch

Stellungnahme zur Vernehmlassung über die Revision Parkplatzverordnung (PPV) und diesbezügliche Anpassungen im Bau- und Planungsgesetz (BPG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Revision der Parkplatzverordnung und diesbezüglicher Anpassungen im Bau- und Planungsgesetz. Generell begrüßen wir die Stossrichtung der Revision. Insbesondere ist die Reduktion der Parkflächen auf Allmend, die Verlagerung von oberirdischen Parkflächen zu unterirdischen und die Reduktion des motorisierten Verkehrs zum Schutz der Umwelt und im Interesse der Gesundheit der Stadtbewohner und Besucher wichtig. Der vorliegende Entwurf zum Gesetz und zur Verordnung hat aus unserer Sicht aber erhebliches Verbesserungspotenzial. Da sich der Fragebogen aufgrund der zahlreichen Anliegen nicht als nützlich erwies, folgt hier zunächst eine Zusammenfassung unserer Anliegen und anbei die Synopsis der Gesetzesvorlage mit Anpassungsvorschlägen. Wir danken Ihnen für die Prüfung unserer Anliegen und hoffen auf deren wohlwollende Aufnahme.

Mit freundlichen Grüssen

Harald Friedl

Präsident

Fragebogen

1. Doppel- und Mehrfachnutzungen

1a) Unterstützen Sie die neue Bestimmung (§ 74, Abs. 2 BPG), die Doppel- und Mehrfachnutzungen von Parkplätzen explizit zulässt, solange dadurch kein relevanter Mehrverkehr entsteht?

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Wir fassen 1a bis 1c und 1e zusammenfassen. Doppel- und Mehrfachnutzungen sind unter der Bedingung zu begrüssen, dass es dadurch keinen Mehrverkehr gibt. Denn sie haben das Potenzial Parkfläche einzusparen. In der vorgeschlagenen Formulierung ist dies aber nicht der Fall, weshalb wir diese ablehnen, da kein Quadratmeter Parkplatzfläche zurückgewonnen wird und es vielmehr Mehrverkehr geben wird. Mit der vorgeschlagenen Formulierung „kein wesentlicher Mehrverkehr“ (nicht relevanter Mehrverkehr wie oben in der Frage fälschlicherweise übernommen) wird in der Praxis eine Begrenzung des Mehrverkehrs nicht möglich sein, da dies zu schwammig formuliert bzw. zu komplex ist, um es zu messen. Wir teilen jedoch die Ansicht, dass eine platzsparende effiziente Parkierung nötig ist. Allerdings scheint es uns zielführender, dies mit einer Bewilligung und Vorbehalten zur Mehrfachnutzung zu erreichen.

Es ist nicht effektiv, die Zunahme des Mehrverkehrs definieren und begrenzen zu wollen. Besser erscheint es uns, die Mehrfachnutzung so zu steuern, dass vor allem positive Effekte (Rückgewinnung von Platz) ohne negative Effekte anfallen (Abs. 2). So kann Mehrverkehr von Beginn weg vermieden werden ohne komplizierte Erhebungen erstellen zu müssen. Im Grundsatz muss zunächst das Potenzial auf Platzgewinn da sein. Das kann nur im Einzelfall (Parzelle) geklärt werden -> darum schlagen wird eine Mehrfachnutzung im Einzelfall, unter Bewilligung und auf Zeit vor (Abs. 1), da sich die Situation sehr schnell ändern kann (bspw. Auszug von einem Büro, Praxis etc. aus einem Wohnhaus).

Weiter ist wichtig, dass durch die Mehrfachnutzung der MIV nicht insgesamt an Attraktivität gewinnt. Deshalb muss sichergestellt sein, dass ein Zuviel an PP in der Vergangenheit nun nicht auch noch mit Mehrfachnutzung belohnt wird, dass das Auto nicht auf Kosten des Velos an Attraktivität gewinnt, und dass es einen Anreiz gibt, oberirdische Parkplätze unterirdisch anzuordnen, wenn der Betreiber die Aussicht auf Mehrfach-Mieteinnahmen hat.

1b) Unterstützen Sie, dass Parkplätze, die für Wohnungen bewilligt wurden, auch durch Arbeitnehmende, Kundschaft sowie Besucherinnen und Besucher verwendet werden dürfen (§ 24, Abs. 1 PPV)?

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Analog 1a

1c) Unterstützen Sie, dass Parkplätze, die für Büro-, Gewerbe- und Fabrikationsbetriebe bewilligt wurden, auch durch die Anwohnerschaft verwendet werden dürfen (§ 24, Abs. 1 PPV)?

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Siehe 1a

1d) Unterstützen Sie, dass Parkplätze, die für Büro-, Gewerbe- und Fabrikationsbetriebe oder für Wohnzwecke bewilligt wurden, **nicht** als Kundenparkplatz für ein Ladengeschäft und **nicht** als öffentlicher Parkplatz verwendet werden darf (§ 24, Abs. 1 PPV)?

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Diese Einschränkung ist in jedem Fall nötig, sonst würde die PPV vollends untergraben.

1e) Unterstützen Sie, dass Parkplätze, die für Ladengeschäfte bewilligt wurden, ohne Einschränkungen auch für andere Nutzungsarten verwendet werden dürfen (§ 24, Abs. 2 PPV)?

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Siehe 1a.

1f) Unterstützen Sie, dass Parkplätze, die aufgrund von Ausnahmetatbeständen bewilligt wurden, bei einem Wegfall dieser Ausnahmetatbestände wieder aufzuheben sind (§ 24, Abs. 4 PPV)?

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Diese Einschränkung ist in jedem Fall nötig, sonst würde die PPV vollends untergraben.

2. Hoch verdichtete Gebiete

2) Unterstützen Sie, dass in hochverdichteten Gebieten in der Regel die Anzahl Parkplätze, die pro Wohnung bzw. Arbeitsplatz zulässig ist, reduziert wird, um eine Überlastung der Strassenkapazitäten zu verhindern (§ 74, Abs. 4 BPG)?

- Ja, die Reduktion müsste aber noch stärker sein
- Ja, die Reduktion ist gerade richtig
- Ja, aber die Reduktion ist zu stark ausgeprägt
- Nein
- keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Ja, aber nur mit der vorgeschlagenen Änderungen im Gesetz, dass die zulässige Parkplatzanzahl dabei in der Regel nicht über die Anzahl Parkplätze hinausgehen darf, die im Rahmen einer Grundzone 5a zulässig wären. Das öffentliche Interesse für Abweichungen des Regelmaximums ist im Bebauungsplan zu begründen.

Es wurde leider sowohl beim Ausmass der Verdichtung wie auch bei der Anzahl Parkplätze das Wort „deutlich“ verwendet. Eine relative Reduktion der PP wird somit nicht erreicht. (Übersetzt man zum Beispiel das „deutlich“ mit 25%, steigt sowohl die Dichte um 25% wie auch die PP um 25%. Das ist ein lineares Wachstum und das Gegenteil einer Reduktion bzw. Dämpfung.)

3. Erstellungspflicht für Ladestationen für Elektrofahrzeuge

3a) Unterstützen Sie eine Erstellungspflicht für Ladestationen für Elektrofahrzeuge grundsätzlich (§ 74, Abs. 5 BPG)?

- Ja Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

3b) Erachten Sie eine Beschränkung dieser Erstellungspflicht auf Neubauten von mehr als 20 Abstellplätzen als zweckmässig (§ 23, Abs. 2 PPV)?

Ja

Nein

keine Meinung

[keine der vordefinierten Antworten trifft zu]

Evtl. Begründung / Kommentar:

3b und 3c zusammengefasst: Es ist angebracht, das Ausmass (Menge und Schwellenwert) nicht fix zu definieren, sondern von der aktuellen Marktdurchdringung abhängig zu machen: Die Anzahl zu erstellende Ladestationen soll um 10 Prozentpunkte höher sein als die aktuelle Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen. Beträgt die so ermittelte Anzahl an Ladestationen pro Parkierungsstation weniger als 2, kann auf die Ausrüstung verzichtet werden.

Mit dieser Formulierung ist sichergestellt, dass in jedem Fall ein Minimum analog der vorliegenden Vorschläge erstellt wird und dass gleichzeitig der Wert mit zunehmender Marktdurchdringung steigt (positiver Regelkreis).

3c) Erachten Sie den verlangten Ausrüstungsgrad von 10% für angemessen (§ 23, Abs. 2 PPV)?

10% sind zu wenig, es müssten mehr Parkplätze ausgerüstet werden

10% ist gerade richtig

10% ist zu viel

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Siehe 3b.

4. Weitere Bestimmungen in der Parkplatzverordnung

4a) Unterstützen Sie den erweiterten Bestandesschutz für oberirdische Parkplätze, der an klare Bedingungen geknüpft ist (§ 1, Abs. 2^{bis} PPV)?

Ja, unter den formulierten Bedingungen ist der Bestandesschutz sinnvoll

Nein, der neue Bestandesschutz geht zu weit.

Nein, der Bestandesschutz sollte bedingungslos gelten

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Nein, die Bedingungen sind uns zu unpräzise und wir lehnen den Vorschlag in dieser Form klar ab. Wir lesen aus dem Vorschlag heraus, dass es darum ginge, oberirdische PP in den Unter-

grund zu verlagern. Das würden wir sehr begrüßen, es müsste dies jedoch effektiver formulieren werden:

„Die Anzahl der vorhandenen rechtmässig erstellten oberirdischen Parkplätze bleibt nur dann gesichert, wenn bei deren Verlagerung entsprechende Flächen **dauerhaft** entsiegelt oder für Wohnungen oder Arbeitsplätze genutzt werden. **Dabei beschränkt sich dieser Bestandesschutz auf maximal die Anzahl Parkplätze, die nach aktueller Version dieser Verordnung bewilligt würden.** Von diesem erweiterten Bestandesschutz ausgenommen sind zusätzliche Parkplätze, die **gemäss § 10** bewilligt wurden.“

4b) Unterstützen Sie die Aufhebung der folgenden Ausnahmebestimmungen?

- | | Ja | Nein |
|--|-------------------------------------|--------------------------|
| - Anwendung eines unterschiedlichen Flächenbedarfs pro Arbeitsplatz (§ 4, bisheriger Absatz 4 PPV) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - Für Betriebe mit starkem Kundenverkehr (§ 5, bisheriger Abs. 5 PPV) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - Für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb (§ 10, bisheriger Abs. 1 lit. b, PPV) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die PPV wird dadurch klarer und besser anwendbar.

4c) Unterstützen Sie die Schaffung von neuen Ausnahmebestimmungen?

- | | Ja | Nein |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|
| - Für Carsharing-Fahrzeuge (§ 9, Abs. 2 lit. c, PPV) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| - Generelle Ausnahmeklausel bei überwiegenden Interessen (§ 10, PPV) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |

Evtl. Begründung / Kommentar:

Carsharing unterstützen wir. Die generelle Ausnahmeklausel, wonach Ausnahmen bei jeglichen privaten Interessen möglich sind, macht die gesamte PPV obsolet. Wir lehnen diese Bestimmung kategorisch ab. Ausnahmen sollten durch die Bewilligungsbehörde immer begründet werden und müssen im öffentlichen Interesse liegen. Mit dieser bestünden sowohl für Private wie für die Öffentlichkeit ein Vorteil, PP auf Allmend in ein unterirdisches Parking zu verlegen.

4d) Unterstützen Sie die Aktualisierung des Plans zur OeV-Erschliessungsqualität?

- Ja Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:



Im Grundsatz unterstützen wir die Anpassung von der Kernzone hin zur Erschliessungsqualität. Der vorgeschlagene Plan berücksichtigt jedoch nicht die ÖV-Erschliessungsqualität gemäss Geoviewer BS (Daten: Amt für Mobilität) heute und schon gar nicht diejenige in Zukunft. Der Plan muss im Minimum alle Güteklassen A korrekt abbilden.

5. Weitere Anliegen

5a) Haben Sie weitere Anliegen oder Bemerkungen zum vorliegenden Entwurf der Revision des §74 des Bau- und Planungsgesetzes?

Kommentar:

Wir haben eine Reihe von weiteren Anliegen, die auch direkt im Gesetzestext vermerkt sind. Insbesondere sind dies::

- Die Streichung des Absatzes zu den Umweltauswirkungen des MIV unter fadenscheiniger Begründung. Es wäre angebracht gewesen, diese Streichung in diesem Fragebogen transparent zu machen. Wir schlagen dazu eine vereinfachende Formulierung und vor allem endlich eine Anwendung in der Verordnung vor. Die Streichung ist keine Lösung, sondern die Anwendung in der Verordnung.
- Das Gesetz soll nicht nur Angaben über die Zahl sondern auch Qualität zu den PP machen. Der Absatz über Ladevorrichtungen soll darum zu einem allgemeinen Absatz über Qualität werden. Wichtig dabei ist, dass PP unterirdisch gebaut werden.

5b) Haben Sie weitere Anliegen oder Bemerkungen zum vorliegenden Entwurf der Revision der Parkplatzverordnung?

Kommentar:

Wir haben eine Reihe von weiteren Anliegen. Insbesondere:

- Parkplatzplanung durch den Kanton, somit Kataster der privaten Parkplätze. Diese Info ist zentral fürs Thema PP.
- Qualitätsprioritäten: 1) unterirdisch, 2) minimale Versiegelung.
- Angaben zur Wechselwirkung zwischen öffentlichen und privaten PP, Anreize zur Verlagerung weg von der Strasse hin zu Tiefgaragen.
- Korrekturfaktoren: neben ÖV auch das Velo sowie die Umwelt berücksichtigen. Diese Korrektur bei *allen* Nutzungen vornehmen.



- 1 PP pro Wohnung durch ein Mass der Geschossfläche ersetzen. 1 PP pro Wohnung nimmt an, dass jeder Haushalt ein Auto hat. Das ist weder die Realität noch das Ideal. In Kombination mit der vorgeschlagenen legeren Mehrfachnutzung würde das alle Bemühungen der PP-Bewirtschaftung und im Pendlerverkehr obsolet machen.
- Mitbeinbezug der Motorräder.

Ihre Angaben

Organisation / Institution: Grüne Partei Basel-Stadt

Strasse und Nr.: Güterstrasse 83

PLZ und Ort: 4053 Basel

Land: Schweiz

Kontaktperson Name / Vorname: Raphael Fuhrer

Kontaktperson E-Mail Adresse: raphael.fuhrer@gmail.com

Ort und Datum: 3. August 2017

Aktuell	Vorschlag Amt für Mobilität	Vorschlag Grüne Partei Basel-Stadt
3.VI.6.b) Autos		
§ 74.		
<p>¹ Die zulässige Zahl der Abstellplätze für Personenwagen ist durch Verordnung zu bestimmen. Die Regelung hat zu berücksichtigen:</p> <p>a) die Geschossfläche; b) die Zahl der Wohnungen oder der nach der Erfahrung zu erwartenden Arbeitsplätze; c) die Qualität der Verkehrserschliessung, besonders die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln.</p>	<p>1 unverändert</p>	<p>¹ Die zulässige Zahl der Abstellplätze für Personenwagen ist durch Verordnung zu bestimmen. Die Regelung hat zu berücksichtigen:</p> <p>a) die Geschossfläche; b) die Zahl der Wohnungen oder der nach der Erfahrung zu erwartenden Arbeitsplätze; c) die Qualität der Verkehrserschliessung, besonders die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Velo; d) die Einhaltung umweltrechtlicher Vorgaben, namentlich die massgebenden Grenzwerte des Umweltschutzes wie Lärm und Luftreinhaltung auf Kantonsgebiet; e) die Zielerreichung gesetzlicher Vorgaben bezüglich Verkehrsleistung und Modalsplit.</p>
<p>² In Gebieten, die vom Motorfahrzeugverkehr zu entlasten sind, können Abstellplätze, die nicht zu einer Wohnung oder zu einem Arbeitsplatz gehören, ausgeschlossen oder auf den für unvermeidbare Fahrten bestehenden Bedarf beschränkt werden.</p>	<p>2 In Gebieten, die vom Motorfahrzeugverkehr zu entlasten sind, können Abstellplätze, die nicht zu einer Wohnung oder zu einem Arbeitsplatz gehören, ausgeschlossen oder auf den für unvermeidbare Fahrten bestehenden Bedarf beschränkt werden.</p> <p>² Die Nutzung von Abstellplätzen, ist grundsätzlich frei. Mehrfachnutzungen sind zulässig, solange dadurch nicht wesentlich mehr Verkehr entsteht, als bei einer bewilligungsgemässen Nutzung im Durchschnitt entstehen würde. Die Einzelheiten regelt die Verordnung.</p>	<p>2 In Gebieten, die vom Motorfahrzeugverkehr zu entlasten sind, können Abstellplätze, die nicht zu einer Wohnung oder zu einem Arbeitsplatz gehören, ausgeschlossen oder auf den für unvermeidbare Fahrten bestehenden Bedarf beschränkt werden.</p> <p>² <u>Mehrfachnutzung von Parkplätzen ist im Einzelfall durch Bewilligung möglich, wenn dafür das öffentliche Interesse überwiegt, namentlich die Förderung einer platzsparenden und stadtbildverträglichen Parkierung auf privatem Grund.</u></p>
<p>³ Der Regierungsrat kann die Baubewilligungsbehörde ermächtigen, eine grössere als die durch Verordnung zugelassene</p>	<p>3 unverändert</p>	<p>³ Der Regierungsrat kann die Baubewilligungsbehörde ermächtigen, eine grössere als die durch Verordnung zugelassene</p>

<p>Zahl von Abstellplätzen in Gemeinschaftsanlagen zu bewilligen, wenn er im gleichen Beschluss für jeden zusätzlichen Platz mindestens 0,6 Plätze auf Allmend aufhebt. Die Publikationen des Baubehrens und der verkehrspolizeilichen Anordnungen müssen auf diesen Zusammenhang hinweisen.</p>		<p>Zahl von Abstellplätzen in Gemeinschaftsanlagen zu bewilligen, wenn er im gleichen Beschluss für jeden zusätzlichen Platz mindestens 0,6 Plätze 1 Platz auf Allmend dauerhaft aufhebt. Die Publikationen des Baubehrens und der verkehrspolizeilichen Anordnungen müssen auf diesen Zusammenhang hinweisen.</p>
	<p>4 Wird durch nutzungsplanerische Massnahmen das Mass der baulichen Nutzung deutlich sowie über jenes der Zone 5a erhöht, ist die zulässige Parkplatzanzahl im Bebauungsplanverfahren festzulegen. Diese Festlegung berücksichtigt Anliegen des Umweltschutzes und der (Wohn-)Umfeldqualität, die Kapazität des umliegenden Strassennetzes sowie Mobilitätsmanagementmassnahmen. Dabei darf die zulässige Parkplatzanzahl in der Regel nicht deutlich über die Anzahl Parkplätze hinausgehen, die im Rahmen einer Grundzone 5a zulässig wären.</p>	<p>4 Wird durch nutzungsplanerische Massnahmen das Mass der baulichen Nutzung deutlich sowie über jenes der Zone 5a erhöht, ist die zulässige Parkplatzanzahl im Bebauungsplanverfahren festzulegen. Diese Festlegung berücksichtigt Anliegen des Umweltschutzes und der (Wohn-)Umfeldqualität, die Kapazität des umliegenden Strassennetzes sowie Mobilitätsmanagementmassnahmen. Dabei darf die zulässige Parkplatzanzahl in der Regel nicht deutlich über die Anzahl Parkplätze hinausgehen, die im Rahmen einer Grundzone 5a zulässig wären. <u>Das öffentliche Interesse für Abweichungen des Regelmaximums ist im Bebauungsplan zu begründen.</u></p>
	<p>5 In grösseren Parkieranlagen ist ein angemessener Anteil der Abstellplätze mit Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge auszurüsten. Einzelheiten regelt die Verordnung.</p>	<p>⁵ Die Verordnung regelt ferner Minimalanforderungen zur Qualität der Parkplätze. Namentlich</p> <ul style="list-style-type: none"> a) sind die Parkplätze grundsätzlich unterirdisch anzuordnen; b) ist ein angemessener Anteil mit Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge auszurüsten; c) ist ein angemessener Anteil als Behindertenparkplätze auszugestalten.
<p>I.2. Hängige Verfahren</p>		
<p>§ 178.</p>		
<p>1 Beim Inkrafttreten neuer Vorschriften hängige erstinstanzliche Verfahren unterstehen dem neuen Recht.</p>	<p>1-6 unverändert</p>	

..... 6 § 73 Abs. 4 gilt für Neubauten, für die ab Inkrafttreten von § 73 Abs. 4 ein Baugesuch eingereicht wird.		
	7 § 74 Abs. 2 in der gemäss RRB vom xx. xx. xxxx gültigen Fassung sowie die Abs. 4 und 5 gelten für Baubegehren, welche ab Inkrafttreten von § 74 Abs. 2, 4 und 5 eingereicht werden.	⁷ § 74 Abs. 1 bis 3 in der gemäss RRB vom xx. xx. xxxx gültigen Fassung sowie die Abs. 4 und 5 gelten für Baubegehren, welche ab Inkrafttreten von § 74 eingereicht werden.

TEILREVISION der Parkplatzverordnung (PPV), vom 12. Dezember 1992, Stand 20. Januar 2013, SG 730.310)

Aktuelle Version	Vorschlag Amt für Mobilität	Vorschlag Grüne Partei Basel-Stadt
Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen (Parkplatzverordnung, PPV)		
Vom 22. Dezember 1992 (Stand 20. Januar 2013)		
Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, gestützt auf § 132a HBP vom 11. Mai 1939, erlässt folgende Verordnung:	Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, gestützt auf § 132a HBP vom 11. Mai 1939 § 74 und § 75 des BPG vom 17. November 1999, erlässt folgende Verordnung:	Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, gestützt auf § 132a HBP vom 11. Mai 1939 § 74 und § 75 des BPG vom 17. November 1999, erlässt folgende Verordnung:
<i>I. Allgemeines</i>	<i>I. Allgemeines</i>	<i>I. Allgemeines</i>
§ 1. Zweck und Anwendungsbereich	§ 1. Zweck und Anwendungsbereich	§ 1. Zweck und Anwendungsbereich
¹ Die Verordnung bezweckt die Beschränkung der Anzahl Parkplätze, die für Personenwagen erstellt werden dürfen, sowie die Bestimmung der Anzahl Fahrten, welche durch verkehrsintensive Einrichtungen verursacht werden dürfen. Sie ist anzuwenden bei Neubauten, eingreifenden baulichen und nutzungsmässigen Veränderungen sowie bei der Anlegung von neuen Parkplätzen, wenn für eine Parzelle mehr als zwei Parkplätzen beantragt werden. Die Verordnung ist nicht anzuwenden auf Parkplätze auf Allmend.	¹ <i>unverändert</i>	¹ <i>unverändert</i>

<p>2 Die Anzahl der vorhandenen unterirdischen Parkplätze bleibt gesichert.</p>	<p>2 Die Anzahl der vorhandenen unterirdischen Parkplätze bleibt gesichert. Vorhandene unterirdische Parkplätze bleiben gesichert.</p>	<p>2 Die Anzahl der vorhandenen unterirdischen Parkplätze bleibt gesichert. Vorhandene unterirdische Parkplätze bleiben gesichert.</p>
	<p>2bis Die Anzahl der vorhandenen rechtmässig erstellten oberirdischen Parkplätze bleibt gesichert, wenn bei deren Verlagerung entsprechende Flächen zusätzlich entsiegelt oder für Wohnungen oder Arbeitsplätze genutzt werden. Von diesem erweiterten Bestandesschutz ausgenommen sind zusätzliche Parkplätze, die gemäss § 9 Absatz 2 oder § 10 bewilligt wurden.</p>	<p>2bis Die Anzahl der vorhandenen rechtmässig erstellten oberirdischen Parkplätze bleibt <u>nur dann</u> gesichert, wenn bei deren Verlagerung entsprechende Flächen <u>dauerhaft</u> entsiegelt oder für Wohnungen oder Arbeitsplätze genutzt werden. <u>Dabei beschränkt sich dieser Bestandesschutz auf maximal die Anzahl Parkplätze, die nach aktueller Version dieser Verordnung bewilligt würden.</u> Von diesem erweiterten Bestandesschutz ausgenommen sind zusätzliche Parkplätze, die <u>gemäss § 10</u> bewilligt wurden.</p>
<p>3 Berechnungsgrundlage ist die Bruttogeschossfläche (BGF), die nach den baurechtlichen Vorschriften bestimmt wird.</p>	<p>3 <i>unverändert</i></p>	<p>3 <i>unverändert</i></p>
<p>§ 2. Begriff des Parkplatzes</p>	<p>§ 2. Begriff des Parkplatzes</p>	<p>§ 2. Begriff des Parkplatzes</p>
<p>1 Als Parkplatz gilt die Abstellfläche für einen Personenwagen. 2 Abstellflächen für Nutzfahrzeuge wie Busse, Liefer- und Lastwagen sowie Taxis werden von dieser Verordnung nicht erfasst.</p>	<p>1 <i>unverändert</i> 2 <i>unverändert</i></p>	<p>1 <i>unverändert</i> 2 <i>unverändert</i></p>
<p>3 Für Betriebe, die aufgrund ihrer Tätigkeit auf Dienstfahrzeuge angewiesen sind, kann das Bau- und Verkehrsdepartement Ausnahmen bewilligen.</p>	<p>3 Für Betriebe, die aufgrund ihrer Tätigkeit auf Dienstfahrzeuge angewiesen sind, kann das Bau- und Verkehrsdepartement Ausnahmen bewilligen. <i>Der Inhalt der Bestimmung bleibt im §9. Abs. 2 lit b) erhalten.</i></p>	<p>3 Für Betriebe, die aufgrund ihrer Tätigkeit auf Dienstfahrzeuge angewiesen sind, kann das Bau- und Verkehrsdepartement Ausnahmen bewilligen. <i>Der Inhalt der Bestimmung bleibt im §10. Abs. 2 lit b) modifiziert erhalten.</i></p>

		³ Der Kanton verfolgt eine Parkraumplanung. Zu diesem Zweck werden die bewilligten Parkplätze auf privatem Grund und ihre Angaben in einem Kataster geführt. Die Parkplatzeigner unterstützen diese Bemühungen.
§ 3. Verfahren	§ 3. Verfahren	§ 3. Verfahren
¹ Die Anzahl der Parkplätze sowie der Fahrten und der Betriebstage wird im Bauentscheid festgelegt. Zuständig ist das Bauinspektorat.	¹ Die Anzahl der Parkplätze sowie der Fahrten und der Betriebstage wird im Bauentscheid festgelegt. Zuständig ist das Bauinspektorat Bau- und Gastgewerbeinspektorat.	¹ Die Anzahl der Parkplätze sowie der Fahrten und der Betriebstage wird im Bauentscheid festgelegt. Zuständig ist das Bauinspektorat Bau- und Gastgewerbeinspektorat.
² Die Berechnung der maximalen Anzahl Parkplätze berücksichtigt die Nutzungen auf der gesamten Parzellenfläche, wobei vorhandene Parkplätze einbezogen werden.	² <i>unverändert</i>	² <i>unverändert</i>
	³ Bei Bedarf, auf jeden Fall ab 100 Parkplätzen ist mittels Verkehrsgutachten darzulegen, dass die Anlage verträglich ist. Nachzuweisen sind dabei insbesondere die Auswirkungen auf die Lärm- und Luftimmissionen, auf die Sicherheit sowie auf die Auslastung des Strassennetzes.	³ Bei Bedarf, auf jeden Fall ab 100 Parkplätzen ist mittels Verkehrsgutachten darzulegen, dass die Anlage verträglich ist. Nachzuweisen sind dabei insbesondere die Auswirkungen auf die Lärm- und Luftimmissionen, auf die Sicherheit sowie auf die Auslastung des Strassennetzes.
		⁴ Die Berechnung der maximalen Anzahl Parkplätze ist zweistufig. Zunächst wird die Ausgangszahl festgestellt, anschliessend wird diese auf Grund der gesetzlich vorgesehenen Kriterien reduziert.
II. Berechnung der Anzahl Parkplätze	II. Berechnung der Anzahl Parkplätze	II. Berechnung der Anzahl Parkplätze
<i>(II.)1. Dienstleistung-, Büro-, Gewerbe- und Fabrikationsbetriebe</i>	<i>(II.)1. Dienstleistung-, Büro-, Gewerbe- und Fabrikationsbetriebe</i>	<i>(II.)1. Dienstleistung-, Büro-, Gewerbe- und Fabrikationsbetriebe</i>
§ 4. Ermittlung der Zahl der Arbeitsplätze	§ 4. Ermittlung der Zahl der Arbeitsplätze	§ 4. Ermittlung bei Dienstleistung-, Büro-, Gewerbe- und Fabrikationsbetriebe

<p>¹ Die Zahl der Arbeitsplätze ergibt sich aus der Teilung der gesamten Arbeitsfläche durch den Flächenbedarf je Arbeitsplatz.</p>	<p>¹ <i>unverändert</i></p>	<p>¹ <i>unverändert</i></p>
<p>² Die gesamte Arbeitsfläche umfasst die zum Arbeiten bestimmte BGF.</p>	<p>² <i>unverändert</i></p>	<p>² <i>unverändert</i></p>
<p>³ Der Flächenbedarf je Arbeitsplatz beträgt 30m² für Dienstleistungs- und Bürobetriebe, 60 m² für Gewerbe- und Fabrikationsbetriebe, 120 m² für Lagerbetriebe.</p>	<p>³ <i>unverändert</i></p>	<p>³ <i>unverändert</i></p>
<p>⁴ In besonderen Fällen kann, wenn der erforderliche Nachweis vorliegt, das Bau- und Verkehrsdepartement Abweichungen vom Flächenbedarf gemäss Abs. 3 zulassen.</p>	<p>⁴ In besonderen Fällen kann, wenn der erforderliche Nachweis vorliegt, das Bau- und Verkehrsdepartement Abweichungen vom Flächenbedarf gemäss Abs. 3 zulassen.</p>	<p>⁴ In besonderen Fällen kann, wenn der erforderliche Nachweis vorliegt, das Bau- und Verkehrsdepartement Abweichungen vom Flächenbedarf gemäss Abs. 3 zulassen.</p>
		<p>⁵ Die Zahl der Parkplätze Ausgangszahl ergibt sich durch Multiplikation der Arbeitsplätze (§ 4) zuerst mit dem Faktor 0,2, dann mit dem Faktor, der die Qualität der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln wiedergibt.</p>
<p>§ 5. Zahl der Parkplätze</p>	<p>§ 5. Zahl der Parkplätze</p>	<p>§ 5. Ermittlung bei Ladengeschäften</p>
<p>¹ Die Zahl der Parkplätze ergibt sich durch Multiplikation der Arbeitsplätze (§ 4) zuerst mit dem Faktor 0,2, dann mit dem Faktor, der die Qualität der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln wiedergibt.</p>	<p>¹ <i>unverändert</i></p>	<p>¹ Vershoben zu § 4 Abs 5 und modifiziert</p>
<p>² Der Faktor für die Erschliessungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln beträgt: – Kerngebiet 0,7 – gute bis durchschnittliche Erschliessung 0,8 – durchschnittliche bis schlechte Erschliessung 1,0</p>	<p>² Der Faktor für die Erschliessungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln beträgt: – Kerngebiet <i>sehr gute Erschliessung</i> 0,7 – gute bis durchschnittliche Erschliessung 0,8 – durchschnittliche bis schlechte Erschliessung 1,0</p>	<p>Vershoben zu §7 Abs. 2</p>

<p>³ Die Gebiete ergeben sich aus dem Plan des Hochbau- und Planungsamtes Nr. 11 799 vom 9. Dezember 1992.</p>	<p>3 Die Gebiete ergeben Erschliessungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln ergibt sich aus dem Plan xxxx</p>	<p>Versoben zu §7 Abs. 3</p>																														
<p>⁴ Die Aufteilung der Parkplätze auf die Belegschaft und Kundschaft ist freigestellt.</p>	<p>4 Die Aufteilung der Parkplätze auf die Belegschaft und Kundschaft ist freigestellt.</p>	<p>4 Die Aufteilung der Parkplätze auf die Belegschaft und Kundschaft ist freigestellt.</p>																														
<p>⁵ Für Betriebe mit starkem Kundenverkehr kann das Bau- und Verkehrsdepartement in Analogie zu § 6 Abs. 1 ausnahmsweise gesondert Kundenparkplätze zulassen.</p>	<p>5 Für Betriebe mit starkem Kundenverkehr kann das Bau- und Verkehrsdepartement in Analogie zu § 6 Abs. 1 ausnahmsweise gesondert Kundenparkplätze zulassen.</p>	<p>5 Für Betriebe mit starkem Kundenverkehr kann das Bau- und Verkehrsdepartement in Analogie zu § 6 Abs. 1 ausnahmsweise gesondert Kundenparkplätze zulassen.</p>																														
		<p>¹ Die Ausgangszahl für Parkplätze wächst degressiv mit der BGF gemäss folgender Tabelle:</p> <table border="1" data-bbox="1480 687 2141 1102"> <thead> <tr> <th>Fläche in m² für Parkplätze</th> <th>BGF</th> <th>Ausgangspunkt-Ausgangszahl</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0– 500</td> <td></td> <td>2– 20</td> </tr> <tr> <td>500– 1000</td> <td></td> <td>21– 38</td> </tr> <tr> <td>1000– 2000</td> <td></td> <td>39– 69</td> </tr> <tr> <td>2000– 3000</td> <td></td> <td>70– 93</td> </tr> <tr> <td>3000– 4000</td> <td></td> <td>94–115</td> </tr> <tr> <td>4000– 5000</td> <td></td> <td>116–130</td> </tr> <tr> <td>5000–10000</td> <td></td> <td>131–204</td> </tr> <tr> <td>10'000-50'000</td> <td></td> <td>205-764</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Über 50'000 + 12 pro 1'000 m²</td> </tr> </tbody> </table>	Fläche in m ² für Parkplätze	BGF	Ausgangspunkt-Ausgangszahl	0– 500		2– 20	500– 1000		21– 38	1000– 2000		39– 69	2000– 3000		70– 93	3000– 4000		94–115	4000– 5000		116–130	5000–10000		131–204	10'000-50'000		205-764	Über 50'000 + 12 pro 1'000 m ²		
Fläche in m ² für Parkplätze	BGF	Ausgangspunkt-Ausgangszahl																														
0– 500		2– 20																														
500– 1000		21– 38																														
1000– 2000		39– 69																														
2000– 3000		70– 93																														
3000– 4000		94–115																														
4000– 5000		116–130																														
5000–10000		131–204																														
10'000-50'000		205-764																														
Über 50'000 + 12 pro 1'000 m ²																																
		<p>² Die BGF umfasst die Verkaufsfläche und alle für den Betrieb des Ladens erforderlichen Nebenräume. Bei Zwischenwerten der BGF wird die Ausgangszahl interpoliert und aufgerundet.</p>																														
		<p>³ Massgebende BGF zur Berechnung der Anzahl Parkplätze ist die Summe aus den Flächen verschiedener Einzelgeschäfte.</p>																														
<p>(II.)2. Ladengeschäfte</p>	<p>(II.)2. Ladengeschäfte</p>	<p>(II.)2. Ladengeschäfte</p>																														

§ 6. Ermittlung der Ausgangszahl	§ 6. Ermittlung der Ausgangszahl	§ 6. Ermittlung bei Wohnnutzung																																				
<p>¹ Die Ausgangszahl für Parkplätze wächst degressiv mit der BGF gemäss folgender Tabelle:</p> <table border="1" data-bbox="123 359 779 646"> <thead> <tr> <th>Fläche in m² BGF</th> <th>Ausgangspunkt für Parkplätze</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>0– 500</td><td>2– 20</td></tr> <tr><td>500– 1000</td><td>21– 38</td></tr> <tr><td>1000– 2000</td><td>39– 69</td></tr> <tr><td>2000– 3000</td><td>70– 93</td></tr> <tr><td>3000– 4000</td><td>94–115</td></tr> <tr><td>4000– 5000</td><td>116–130</td></tr> <tr><td>5000–10000</td><td>131–204</td></tr> </tbody> </table>	Fläche in m ² BGF	Ausgangspunkt für Parkplätze	0– 500	2– 20	500– 1000	21– 38	1000– 2000	39– 69	2000– 3000	70– 93	3000– 4000	94–115	4000– 5000	116–130	5000–10000	131–204	<p>¹ Die Ausgangszahl für Parkplätze wächst degressiv mit der BGF gemäss folgender Tabelle:</p> <table border="1" data-bbox="801 311 1451 694"> <thead> <tr> <th>Fläche in m² BGF für Parkplätze</th> <th>Ausgangspunkt-Ausgangszahl</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>0– 500</td><td>2– 20</td></tr> <tr><td>500– 1000</td><td>21– 38</td></tr> <tr><td>1000– 2000</td><td>39– 69</td></tr> <tr><td>2000– 3000</td><td>70– 93</td></tr> <tr><td>3000– 4000</td><td>94–115</td></tr> <tr><td>4000– 5000</td><td>116–130</td></tr> <tr><td>5000–10000</td><td>131–204</td></tr> <tr><td>10'000-50'000</td><td>205-764</td></tr> <tr><td>Über 50'000</td><td>+ 12 pro 1'000 m²</td></tr> </tbody> </table>	Fläche in m ² BGF für Parkplätze	Ausgangspunkt-Ausgangszahl	0– 500	2– 20	500– 1000	21– 38	1000– 2000	39– 69	2000– 3000	70– 93	3000– 4000	94–115	4000– 5000	116–130	5000–10000	131–204	10'000-50'000	205-764	Über 50'000	+ 12 pro 1'000 m ²	<p>Verschoben zu § 5. Abs. 1</p>
Fläche in m ² BGF	Ausgangspunkt für Parkplätze																																					
0– 500	2– 20																																					
500– 1000	21– 38																																					
1000– 2000	39– 69																																					
2000– 3000	70– 93																																					
3000– 4000	94–115																																					
4000– 5000	116–130																																					
5000–10000	131–204																																					
Fläche in m ² BGF für Parkplätze	Ausgangspunkt-Ausgangszahl																																					
0– 500	2– 20																																					
500– 1000	21– 38																																					
1000– 2000	39– 69																																					
2000– 3000	70– 93																																					
3000– 4000	94–115																																					
4000– 5000	116–130																																					
5000–10000	131–204																																					
10'000-50'000	205-764																																					
Über 50'000	+ 12 pro 1'000 m ²																																					
<p>² Die BGF umfasst die Verkaufsfläche und alle für den Betrieb des Ladens erforderlichen Nebenräume. Bei Zwischenwerten der BGF wird die Ausgangszahl interpoliert und aufgerundet.</p>	<p>² <i>unverändert</i></p>	<p>Verschoben zu § 5. Abs. 2</p>																																				
<p>³ Das Baudepartement legt für Läden über 10 000 m² BGF die Ausgangszahl in einer Richtlinie mit degressivem Zuwachs fest.</p>	<p>³ Das Baudepartement legt für Läden über 10 000 m² BGF die Ausgangszahl in einer Richtlinie mit degressivem Zuwachs fest.</p>	<p>³ Das Baudepartement legt für Läden über 10 000 m² BGF die Ausgangszahl in einer Richtlinie mit degressivem Zuwachs fest.</p>																																				
<p>⁴ Massgebende BGF zur Berechnung der Anzahl Parkplätze ist die Summe aus den Flächen verschiedener Einzelgeschäfte.</p>	<p>⁴ <i>unverändert</i></p>	<p>Verschoben zu § 5. Abs. 3</p>																																				
		<p>¹ Pro 120 m² Bruttogeschossfläche gilt eine Ausgangszahl von 1.</p>																																				
<p>§ 7. Zahl der Parkplätze</p>	<p>§ 7. Zahl der Parkplätze</p>	<p>§ 7. Ermittlung der maximal zulässigen Parkplätze</p>																																				

<p>¹ Die Zahl der Parkplätze ergibt sich durch Multiplikation der Ausgangszahl (§ 6) mit dem Faktor für die Qualität der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gemäss § 5 Abs. 2.</p>	<p>¹ <i>unverändert</i></p>	<p>¹ Die Zahl der Parkplätze ergibt sich durch Multiplikation der Ausgangszahl (§ 6) mit dem Faktor für die Qualität der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gemäss § 5 Abs. 2.</p>
<p>² Die Aufteilung der Parkplätze auf die Belegschaft und die Kundschaft ist freigestellt.</p>	<p>² Die Aufteilung der Parkplätze auf die Belegschaft und die Kundschaft ist freigestellt.</p>	<p>² Die Aufteilung der Parkplätze auf die Belegschaft und die Kundschaft ist freigestellt.</p>
		<p>¹ Die in § 4. bis 6. ermittelten Ausgangszahlen werden mit allen folgenden Korrekturfaktoren multipliziert, um die maximal zulässige Anzahl Parkplätze zu bestimmen.</p>
		<p>² Der Faktor für die Erschliessungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln beträgt: – Kerngebiet sehr gute Erschliessung <u>0.6</u> – gute bis durchschnittliche Erschliessung 0.8 – durchschnittliche bis schlechte Erschliessung 1.0</p>
		<p>³ Die Gebiete ergeben Erschliessungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln ergibt sich aus dem Plan xxxx.</p>
		<p>⁴ Liegt die Parzelle an einer kantonalen Veloroute gilt ein Korrekturfaktor von 0,9.</p>
		<p>⁵ Solange und sobald auf dem Kantonsgebiet die Grenzwerte der Strassenverkehrslärm- oder Luftreinhaltegesetzgebung nicht überall eingehalten sind, gilt ein Korrekturfaktor von 0,9.</p>
		<p>§ 8. Autofreie Gebiete</p>

		¹ In autofreien Gebieten, zum Beispiel Zonen oder Strassenzüge, dürfen Parkplätze nur bei ausgewiesenem, besonderem Eigenbedarf (z. B. Notfallfahrzeuge für die Ärzteschaft) oder für den Güterumschlag erstellt werden.
<i>(II.)3. Wohnungen</i>		<i>(II.)3. Wohnungen</i>
§ 8.	§ 8. unverändert	
¹ Für jede Wohnung kann ein Parkplatz erstellt werden.		¹ Für jede Wohnung kann ein Parkplatz erstellt werden.
² Für Wohnungen mit mehr als fünf Zimmern oder mehr als 140 m ² BGF kann das Bau- und Verkehrsdepartement zusätzliche Parkplätze bewilligen.		² Für Wohnungen mit mehr als fünf Zimmern oder mehr als 140 m² BGF kann das Bau- und Verkehrsdepartement zusätzliche Parkplätze bewilligen.
<i>(II.)4. Ausnahmen</i>	<i>(II.)4. Weitere Nutzungen und Ausnahmen</i>	<i>(II.)4. Weitere Nutzungen und Ausnahmen</i>
§ 9. Weitere Parkplätze	§ 9. Weitere Parkplätze	§ 9. Weitere Parkplätze
¹ In einzelnen Fällen, wenn das öffentliche Interesse eine Abweichung erheischt, kann das Bau- und Verkehrsdepartement eine grössere Anzahl Parkplätze bewilligen.	¹ In einzelnen Fällen, wenn das öffentliche Interesse eine Abweichung erheischt, kann das Bau- und Verkehrsdepartement eine grössere Anzahl Parkplätze bewilligen.	¹ In einzelnen Fällen, wenn das öffentliche Interesse eine Abweichung erheischt, kann das Bau- und Verkehrsdepartement eine grössere Anzahl Parkplätze bewilligen.
§ 10. Parkplätze für spezielle Verwendungszwecke und Nutzungen	§ 10. Parkplätze für spezielle Verwendungszwecke und Nutzungen	§ 10. Parkplätze für spezielle Verwendungszwecke und Nutzungen

<p>¹ Auf begründetes Gesuch hin kann das Bauinspektorat in folgenden Fällen zusätzliche Parkplätze bewilligen:</p> <p>a) Für Personal, das regelmässig Nachtarbeit leistet und dessen Arbeitsbeginn oder -ende in eine Zeit fällt, in der kein öffentliches Verkehrsmittel fährt.</p> <p>b) Für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb (wie bspw. Sonne, Strom, Gas).</p>	<p>¹ Auf begründetes Gesuch hin kann das Bauinspektorat in folgenden Fällen zusätzliche Parkplätze bewilligen:</p> <p>a) Für Personal, das regelmässig Nachtarbeit leistet und dessen Arbeitsbeginn oder -ende in eine Zeit fällt, in der kein öffentliches Verkehrsmittel fährt. <i>verschoben, in § 9, Absatz 2</i></p> <p>b) Für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb (wie bspw. Sonne, Strom, Gas):</p>	<p>¹ Auf begründetes Gesuch hin kann das Bauinspektorat in folgenden Fällen zusätzliche Parkplätze bewilligen:</p> <p>a) Für Personal, das regelmässig Nachtarbeit leistet und dessen Arbeitsbeginn oder -ende in eine Zeit fällt, in der kein öffentliches Verkehrsmittel fährt. <i>verschoben, in § 9, Absatz 2</i></p> <p>b) Für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb (wie bspw. Sonne, Strom, Gas):</p>
<p>² Das Bauinspektorat kann zusätzlich Parkplätze für Behinderte verlangen und bewilligen.</p>	<p>² Das Bauinspektorat kann zusätzlich Parkplätze für Behinderte verlangen und bewilligen.</p>	<p>² Das Bauinspektorat kann zusätzlich Parkplätze für Behinderte verlangen und bewilligen.</p>
<p>³ Die Parkplätze gemäss Abs. 1 und 2 bleiben der speziellen Benutzerkategorie vorbehalten. Wie dies sichergestellt werden soll, ist durch die Gesuchstellerin oder den Gesuchsteller mit Einreichung des Gesuchs darzutun (Kennzeichnung des Parkplatzes und des Fahrzeuges, Absperrung, Zutrittskontrolle).</p>	<p><i>verschoben, Absatz wird zu § 24, Absatz 4</i></p>	<p><i>verschoben, Absatz wird zu § 24, Absatz 5</i></p>
<p>⁴ Für spezielle Nutzungen wie Schulen, Spitäler, Sport- und Freizeitanlagen, kulturelle Einrichtungen, Hotels und Restaurants und dergleichen ist die Anzahl der Parkplätze unter Berücksichtigung der vorhandenen Erschliessungsqualität und der Normen der Vereinigung der Schweizerischen Strassenfachleute zu ermitteln. Bezüglich Erschliessungsqualität werden grundsätzlich die unteren Gabelwerte der Norm verwendet.</p>	<p><i>verschoben, Absatz wird zu § 9, Absatz 1</i></p>	<p><i>Verschieden <u>und modifiziert</u>, Absatz wird zu § 9, Absatz 1</i></p>
	<p><i>§ 9 Weitere Nutzungen und Sonderparkplätze</i></p>	<p><i>§ 9 Weitere Nutzungen</i></p>

	<p>¹ Für spezielle Nutzungen wie Schulen, Spitäler, Sport- und Freizeitanlagen, kulturelle Einrichtungen, Hotels und Restaurants und dergleichen ist die Anzahl der Parkplätze unter Berücksichtigung der vorhandenen Erschliessungsqualität und der Normen der Vereinigung der Schweizerischen Strassenfachleute zu ermitteln. Bezüglich Erschliessungsqualität werden grundsätzlich die unteren Gabelwerte der Norm verwendet.</p>	<p>¹ Für spezielle Nutzungen wie Schulen, Spitäler, Sport- und Freizeitanlagen, kulturelle Einrichtungen, Hotels und Restaurants und dergleichen ist die Anzahl der Parkplätze unter Berücksichtigung der vorhandenen <u>Erschliessungsqualität Grundsätze und Korrekturfaktoren dieser Verordnung</u> und der Normen der Vereinigung der Schweizerischen Strassenfachleute zu ermitteln <u>und begründen</u>. Bezüglich Erschliessungsqualität werden grundsätzlich die unteren Gabelwerte der Norm verwendet.</p>
	<p>² Auf begründetes Gesuch hin kann das Bau- und Gastgewerbeinspektorat in folgenden Fällen zusätzliche Parkplätze bewilligen:</p> <p>a) Für Personal, das regelmässig Nacharbeit leistet und dessen Arbeitsbeginn oder -ende in eine Zeit fällt, in der kein öffentliches Verkehrsmittel fährt.</p> <p>b) Für Betriebe, die aufgrund ihrer Tätigkeit auf Dienstfahrzeuge angewiesen sind.</p> <p>c) Für Carsharing-Systeme</p>	<p>Verschoben und modifiziert (§ 10 Abs. 2)</p>
	<p>§ 10 Ausnahmen</p>	<p>§ 10 Ausnahmen</p>
		<p>¹ Jegliche Ausnahme durch eine Bewilligungsbehörde ist im baurechtlichen Entscheid zu begründen.</p>

	<p>¹ Das Bau- und Verkehrsdepartement kann in einzelnen Fällen eine grössere Anzahl Parkplätze bewilligen, wenn hierfür überwiegende öffentliche oder private Interessen bestehen.</p>	<p>² Auf begründetes Gesuch hin kann das Bau- und Gastgewerbeinspektorat in folgenden Fällen zusätzliche Parkplätze bewilligen:</p> <p>a) Für Personal, das regelmässig Nacharbeit leistet und dessen Arbeitsbeginn oder –ende in eine Zeit fällt, in der kein öffentliches Verkehrsmittel fährt.</p> <p>b) Für Betriebe, die aufgrund ihrer Tätigkeit auf Dienstfahrzeuge angewiesen sind <u>und Carsharing unzumutbar ist.</u></p> <p>c) Für <u>öffentliche</u> Carsharing-Systeme</p>
		<p>³ Können in einer Baute durch die Erstellung einer grösseren, unterirdischen Parkierungsanlage bisherige öffentliche Parkplätze auf Strassen und Plätzen ersetzt werden, kann die Zahl der insgesamt zulässigen Parkplätze um maximal diejenige der aufzuhebenden erhöht werden.</p>
<i>(II.)5. Parkplätze auf anderen Grundstücken, Quartierparkgaragen</i>	<i>(II.)5. Parkplätze auf anderen Grundstücken, Quartierparkgaragen</i>	
§ 11.	§ 11. unverändert	
<p>¹ Statt auf dem Baugrundstück können die Parkplätze bis in höchstens 300 m Entfernung (Luftlinie) auf einem anderen Grundstück erstellt werden, vorausgesetzt, dass das Recht hiezu im Grundbuch eingetragen ist.</p>		
<p>² Das Bau- und Verkehrsdepartement kann für Anlagen im öffentlichen Interesse eine grössere Entfernung bewilligen.</p>		

<p>3 Das Bau- und Verkehrsdepartement kann ferner unterirdische Quartierparkgaragen bewilligen, sofern eine angemessene Anzahl oberirdischer Parkplätze (ggf. auf Allmend) zu Gunsten eindeutiger stadtgestalterischer Verbesserungen (Grünraumgestaltung, Spiel- und Grünflächen anstatt Parkplätze, neue Fussgängerzonen usw.) aufgehoben wird.</p>		<p>Ggf. streichen oder anpassen, wegen §10 Abs. 3</p>
<p>III. Fahrtenmodell</p>	<p>III. Fahrtenmodell</p>	
<p>(III.)1. Berechnung der Anzahl Farten</p>	<p>(III.)1. Berechnung der Anzahl Fahrten</p>	<p>(III.)1. Berechnung der Anzahl Fahrten</p>
<p>§ 12. Berechnungsmodus</p>	<p>§ 12. unverändert</p>	
<p>¹ Ausgehend von der zulässigen Anzahl Parkplätze bestimmt sich die Fahrtenzahl nach Massgabe des Verkehrspotenzials unter Berücksichtigung der Strassennetzkapazität und</p>		
<p>§ 13. Verkehrspotenzial</p>	<p>§ 13. unverändert</p>	
<p>¹ Als Verkehrspotenzial gilt jene Anzahl Fahrten, welche durch die zulässige Anzahl Parkplätze ausgelöst wird. Die zulässige Anzahl Fahrten ergibt sich aus der Multiplikation der Anzahl Parkplätze je Nutzweise mit den jeweiligen</p>		
<p>§ 14.</p>	<p>§ 14. unverändert</p>	
<p>¹ Als spezifische Verkehrspotenziale werden folgende Werte angewendet:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bewohnerinnen und Bewohner 2.5 Fahrten/PP/Tag Besucherinnen und Besucher 2. 5 Fahrten/PP/Tag Beschäftigte 2. 5 Fahrten/PP/Tag Kundschaft Büro/Praxis/Hotel 4 Fahrten/PP/Tag Kundschaft Restaurant 8 		

<p>Fahrten/PP/Tag Kundschaft Messe/Kongress</p> <p style="text-align: right;">2.</p> <p>5 Fahrten/PP/Tag Kundschaft Laden 10 Fahrten/PP/Tag Kundschaft Kino 5 Fahrten/PP/Tag Kundschaft Theater/Konzert 2.5 Fahrten/PP/Tag</p>		
<p>§ 15.</p>	<p>§ 15. unverändert</p>	
<p>¹ Wird der Nachweis erbracht, dass die spezifischen Verkehrspotenziale höher liegen, kann das Bau- und Verkehrsdepartement Abweichungen von den Werten gemäss § 14</p>		
<p>§ 16. Betriebstage</p>	<p>§ 16. unverändert</p>	
<p>¹ Es werden die folgenden Betriebstage zugrunde gelegt:</p> <p>a) Wohnen 365 Tage</p> <p>b) Büro 275 Tage</p> <p>c) Hotel</p>		
<p>§ 17.</p>	<p>§ 17. unverändert</p>	
<p>¹ Wird der Nachweis erbracht, dass andere Betriebstage zugrunde zu legen sind, kann das Bau- und Verkehrsdepartement Abweichungen</p>		
<p>² Für in § 16 nicht erwähnte Nutzungen sind die Betriebstage im</p>		
<p>§ 18. Strassennetzkapazität und Lärmbelastung</p>	<p>§ 18. Strassennetzkapazität und Lärmbelastung</p>	<p>§ 18. Strassennetzkapazität und Lärmbelastung</p>

¹ Es ist ein Gutachten über die zu erwartenden Auswirkungen des Verkehrspotenzials auf die Strassennetzkapazität sowie auf die	<i>Ersetzt durch § 3 Abs. 3</i>	<i>Ersetzt durch § 3 Abs. 3</i>
(III.)2. Ergänzende Festlegung der Anzahl	(III.)2. Ergänzende Festlegung der Anzahl	
§ 19.	§ 19. unverändert	
¹ Die zulässige Anzahl Parkplätze kann auf begründetes Gesuch durch das Bau- und Verkehrsdepartement um maximal 20% erhöht werden. Die Erhöhung der Anzahl Parkplätze führt nicht zur Erhöhung der zulässigen Fahrtzahl.		
(III.)3. Kontrolle	(III.)3. Kontrolle	
§ 20.	§ 20. unverändert	
¹ Technische Einrichtungen müssen die Zu- und Wegfahrten zur Parkanlage sowie Ausfallzeiten des Erfassungssystems lückenlos und jeweils pro		
§ 21.	§ 21. unverändert	
¹ Dem Bau- und Verkehrsdepartement ist jährlich innert 2 Monaten nach Abschluss des Betriebsjahres Rechenschaft abzulegen über die		
(III.)4. Abgabe		
§ 22.	§ 22. unverändert	
Die Beträge gemäss § 75c des Bau- und Planungsgesetzes basieren auf dem Indexstand Februar 2010, 103.7 (Basis 2005 = 100). Der effektiv zu leistende Betrag wird gemäss		
	<i>IV Ausstattung und Verwendung der bewilligten Parkplätze</i>	<i>IV Qualität und Nutzung der bewilligten Parkplätze</i>
	§ 23 Ausstattung der Parkplätze	§ 23 Qualität der Parkplätze

		<p>¹ Abgesehen von Besucher- bzw. Kundenparkplätzen sind Parkplätze unterirdisch anzuordnen. Ist dies nicht möglich, ist die versiegelte Fläche zu minimieren.</p>
	<p>¹ Ein angemessener Anteil der geplanten Abstellplätze ist für Behinderte vorzusehen. Anzahl, Lage und Ausgestaltung richten sich nach der einschlägigen Norm für behindertengerechtes Bauen. Werden insgesamt weniger als 7 Parkplätze erstellt, muss ein Parkplatz behindertengerecht ausgestaltet werden. Auf eine feste Reservation für Behinderte kann in diesen Fällen aber verzichtet werden.</p>	<p>² Ein angemessener Anteil der geplanten Abstellplätze ist für Behinderte vorzusehen. Anzahl, Lage und Ausgestaltung richten sich nach der einschlägigen Norm für behindertengerechtes Bauen. Werden insgesamt weniger als 7 Parkplätze erstellt, muss ein Parkplatz behindertengerecht ausgestaltet werden. Auf eine feste Reservation für Behinderte kann in diesen Fällen aber verzichtet werden.</p>
	<p>² Werden Parkieranlagen mit mehr als 20 Abstellplätzen neu erstellt oder bestehende Anlagen um mehr als 20 Parkplätze erweitert sind mindestens 10% der neuen Abstellplätze mit Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge auszurüsten.</p>	<p>³ Werden Parkieranlagen mit mehr als 20 Abstellplätzen neu erstellt oder bestehende Anlagen um mehr als 20 Parkplätze erweitert sind mindestens 10% der neuen Abstellplätze mit Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge auszurüsten. Werden Abstellplätze neu erstellt oder bestehende Anlagen erweitert <u>oder saniert</u>, sind eine Mindestanzahl Abstellplätze mit Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge auszurüsten. <u>Die Anzahl ist um 10 Prozentpunkte höher als die aktuelle Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen. Beträgt die so ermittelte Anzahl weniger als 2, kann auf die Ausrüstung verzichtet werden.</u></p>
		<p>⁴ Parkplätze sind so zu gestalten, dass sie auch für Motorräder geeignet sind. Ist im Quell- bzw. Zielverkehr der Parzelle ein ausreichender Motorradanteil feststellbar, müssen bestehende Autoparkplätze in angebrachter Anzahl für Motorräder bestimmt werden.</p>

	§ 24 Nutzung der Parkplätze	§ 24 Nutzung der Parkplätze
	<p>1 Die Aufteilung der Parkplätze für Dienstleistungs-, Büro-, Gewerbe- und Fabrikationsbetriebe sowie Wohnungen auf die Anwohnerschaft, Belegschaft und Kundschaft sowie auf Besucherinnen und Besucher ist freigestellt. Mehrfachnutzungen sind zulässig. Die Nutzung dieser Parkplätze als Kundenparkplatz für ein Ladengeschäft oder als öffentlich zugänglicher Parkplatz ist hingegen nicht zulässig.</p>	<p>1 <u>Bei den Parkplätzen, die nach § 7 und 9 Abs. 1 bewilligt werden, wird eine Einfachnutzung angenommen. Auf Gesuch hin ist Mehrfachnutzung im Einzelfall unter einer gesonderten Bewilligung auf Zeit möglich. Die Zweit-Nutzung dieser Parkplätze als Kundenparkplatz für ein Ladengeschäft oder als öffentlich zugänglicher Parkplatz ist hingegen nicht zulässig.</u></p>
	<p>2 Parkplätze für Ladengeschäfte sind ohne Einschränkungen für alle Nutzungsarten verwendbar. Mehrfachnutzungen sind zulässig.</p>	<p>2 Die Bewilligung kann erteilt werden, wenn dadurch eine platzsparende und stadtbildverträgliche Parkierung auf privatem Grund gefördert wird. Sie bis eine Neu Beurteilung mit dieser Verordnung nötig wird und nur solange alle Bedingungen unter Abs. 3 erfüllt sind. Sie bedeutet keine Bestandsgarantie.</p>
	<p>3 Für Parkplätze für spezielle Nutzungen, die nach § 9 Abs. 1 bewilligt werden, legt die zuständige Behörde im Baubezirk fest, ob die Nutzung als Kundenparkplatz für ein Ladengeschäft oder als öffentlich zugänglicher Parkplatz zulässig ist. Massgebend für den Entscheid ist das im Normalfall für die spezielle Nutzung erwartete Verkehrsaufkommen pro Parkplatz.</p>	<p>3 Eine Bewilligung auf Mehrfachnutzung wird nur erteilt für:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Parzellen, deren erstellte Anzahl Parkplätze der gemäss aktueller Version dieser Verordnung maximal zulässige Anzahl Parkplätze nicht übersteigt; b) Parzellen, die die Veloparkplatzverordnung vollständig erfüllen; c) unterirdisch angeordnete Parkplätze oder wenn auf dem Grundstück pro Parkplatz mit Mehrfachnutzung ein Parkplatz dauerhaft aufgehoben und entsiegelt wird.

	<p>⁴ Zusätzliche Parkplätze, die gemäss § 9 Abs. 2 oder § 10 bewilligt wurden, bleiben der speziellen Nutzerkategorie vorbehalten. Wie dies sichergestellt werden soll, ist durch die Gesuchstellerin oder den Gesuchsteller mit Einreichung des Gesuchs darzutun (Kennzeichnung des Parkplatzes und des Fahrzeuges, Absperrung, Zutrittskontrolle). Bei Wegfall der bewilligten Nutzung ist der Parkplatz aufzuheben.</p>	<p>⁴ Die zur Mehrfachnutzung bewilligte Anzahl Parkplätze wird auf Allmend 1:1 aufgehoben, ausser es wird Parkfläche gemäss Abs. 3 lit c) entsiegelt.</p>
		<p>⁵ Zusätzliche Parkplätze, die <u>gemäss § 10 Abs. 2</u> bewilligt wurden, bleiben der speziellen Nutzerkategorie vorbehalten. Wie dies sichergestellt werden soll, ist durch die Gesuchstellerin oder den Gesuchsteller mit Einreichung des Gesuchs darzutun (Kennzeichnung des Parkplatzes und des Fahrzeuges, Absperrung, Zutrittskontrolle). Bei Wegfall der bewilligten Nutzung ist der Parkplatz aufzuheben.</p>
IV.	IV. Übergangs- und Schlussbestimmungen	IV. Übergangs- und Schlussbestimmungen
	<p>§25 Übergangsbestimmung ¹ Die Parkplatzverordnung in der Fassung vom xx.xx.xxxx gilt für Baugesuche, welche ab Inkrafttreten der Parkplatzverordnung vom xx.xx.xxxx eingereicht werden.</p>	<p>§25 Übergangsbestimmung ¹ Die Parkplatzverordnung in der Fassung vom xx.xx.xxxx gilt für Baugesuche, welche ab Inkrafttreten der Parkplatzverordnung vom xx.xx.xxxx eingereicht werden.</p>
	Schlussbestimmung	
Diese Verordnung ist zu publizieren; sie wird am 1. Januar 1993 wirksam.	Die Änderungen dieser Verordnung sind zu publizieren. Sie werden 1.xx.xxxx wirksam.	Die Änderungen dieser Verordnung sind zu publizieren. Sie werden 1.xx.xxxx wirksam.