

## **STADTRAT**

Stadthaus  
Postfach 1000  
8200 Schaffhausen  
T + 41 52 632 51 11  
[www.stadt-schaffhausen.ch](http://www.stadt-schaffhausen.ch)

An den  
Grossen Stadtrat  
8200 Schaffhausen

Vorlage des Stadtrats vom 10. November 2022

### **Revision der Parkplatzverordnung**

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen eine Vorlage für die Revision der Parkplatzverordnung (PPVO; RSS 400.4). Die derzeit gültige städtische PPVO stammt aus dem Jahr 1971 und wurde das letzte Mal im Jahr 1990 teilrevidiert. Diverse Bestimmungen sind in der Zwischenzeit überholt. Angesichts der seither erfolgten Entwicklungen und veränderten Bedürfnissen sollen die Regelungen zur Anzahl und Anordnung von privaten Abstellplätzen aktualisiert werden.

## 1. Zusammenfassung

Die Parkplatzverordnung (PPVO) regelt die Anzahl und die Anordnung von privaten Abstellplätzen, gestützt auf die Bestimmungen des kantonalen Baugesetzes. Die derzeit gültige städtische PPVO stammt aus dem Jahr 1971 und wurde das letzte Mal im Jahr 1990 teilrevidiert. Der Bedarf zur Anpassung der Verordnung ergibt sich aufgrund der seither veränderten Rahmenbedingungen und Bedürfnisse, zum Beispiel bezüglich haushälterischem Umgang mit dem Boden, Mobilitätsangeboten und Verkehrsverhalten. Mit der vom Grossen Stadtrat überwiesenen Motion von Grossstadträtin Bea Will wurde der Stadtrat beauftragt, die PPVO zu überarbeiten und insbesondere eine rechtliche Grundlage für autofreies Wohnen zu schaffen.

Die Entwicklung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze in der Stadt Schaffhausen wirkt sich auch auf die Mobilität und das städtische Verkehrssystem aus. Diese Entwicklungen und die Zielsetzungen gemäss Richtplan Siedlung und Gesamtverkehrskonzept 2020 werden mit der Revision der PPVO aufgenommen. Damit die für die Parkierung benötigten Flächen stadtverträglich und bedarfsgerecht dimensioniert sowie effizient genutzt werden können, sind sowohl flexiblere Vorgaben zur Mindestanzahl der Parkplätze als auch Maximalwerte erforderlich. Die Regelungen zu Abstellplätzen sollen noch besser auf das Angebot des öffentlichen Verkehrs (öV) abgestimmt werden, und es ist auch genügend Raum für Velo- und Motorradabstellplätze vorzusehen.

Bei der Festlegung der Anzahl der Abstellplätze ist das verträgliche Mass zu finden. Die neuen Regelungen orientieren sich an den Regelungen vergleichbarer Städte. Damit auf besondere Verhältnisse Rücksicht genommen werden kann, können sowohl die Minimal- als auch die Maximalwerte unter bestimmten Voraussetzungen unter- bzw. überschritten werden. Neu geregelt wird, unter welchen Bedingungen autoarmes/autofreies Wohnen ohne Quartierplan möglich ist. Weitere Änderungen ergeben sich aufgrund neuer Anforderungen, zum Beispiel bezüglich Ladinfrastruktur für die Elektromobilität.

Der Entwurf der PPVO wurde einer externen Vernehmlassung bei Parteien, Verbänden und Vereinen unterzogen. Die Auswertung der Stellungnahmen zeigt, dass der Revisionsbedarf grundsätzlich unbestritten ist, die Meinungen bei einzelnen Aspekten aber weit auseinander gehen. Um den geäusserten Anliegen Rechnung zu tragen, wurden nach der Vernehmlassung verschiedene Änderungen vorgenommen. Insbesondere wurden Regelungen ergänzt, welche einerseits den Maximalwert flexibler gestalten und andererseits die minimal erforderliche Anzahl Abstellplätze reduzieren. Mit besonderen Bestimmungen wird auf Bedürfnisse von Unternehmen Rücksicht genommen.

Die Revision der PPVO ist notwendig, um den heutigen Gegebenheiten sowie dem beschränkt zur Verfügung stehenden Platz bei steigenden Bedürfnissen für verschiedene Nutzungen gerecht zu werden. Die revidierte PPVO unterstützt die im Richtplan Siedlung aufgezeigte Entwicklung nach innen. Der Bedarf, unter bestimmten Voraussetzungen eine reduzierte Anzahl Parkplätze zuzulassen, besteht sowohl aufgrund gesellschaftlicher Veränderungen als auch aus wirtschaftlichen Gründen.

Die mit Augenmass erarbeiteten Regelungen gewährleisten die Beibehaltung der hohen Lebensqualität und guten Rahmenbedingungen für wirtschaftliche Aktivitäten in der Stadt Schaffhausen. Der Verkehrsfluss soll auch mit zunehmendem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum gewährleistet werden, insbesondere für den öV und diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind.

## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Ausgangslage .....</b>	<b>6</b>
2.1	Gesetzliche Grundlagen.....	6
2.2	Politischer Auftrag.....	6
2.3	Weitere Rahmenbedingungen .....	6
<b>3.</b>	<b>Ziele und Vorgehen.....</b>	<b>8</b>
3.1	Übergeordnete Ziele .....	8
3.2	Konkreter Handlungsbedarf .....	8
3.3	Grundsätze .....	9
3.4	Wichtigste Änderungen .....	10
3.5	Neue Art der Ermittlung der Anzahl Abstellplätze .....	12
3.6	Vergleich mit anderen Schweizer Städten .....	13
3.7	Vorgehen zur Erarbeitung der revidierten Verordnung .....	14
3.7.1	Interne Arbeitsgruppe, extern begleitet .....	14
3.7.2	Vernehmlassung .....	14
3.8	Auswertung und Änderungen aufgrund externer Vernehmlassung.....	14
3.8.1	Auswertung der externen Vernehmlassung .....	14
3.8.2	Vorgenommene Änderungen aufgrund externer Vernehmlassung .....	14
3.8.3	Nach externer Vernehmlassung erfolgte Ergänzung der Verordnung.....	15
<b>4.</b>	<b>Die Verordnung im Einzelnen .....</b>	<b>16</b>
4.1	Aufbau der Verordnung.....	16
4.2	Erläuterungen der einzelnen Bestimmungen .....	16
4.2.1	Art. 1 Zweck.....	16
4.2.2	Art. 2 Zuständigkeit .....	16
4.2.3	Art. 3 Geltungsbereich .....	16
4.2.4	Art. 4 Berechnungsgrundlagen .....	16
4.2.5	Art. 5 Grenzbedarf .....	16
4.2.6	Art. 6 Massgebender Bedarf .....	17
4.2.7	Art. 7 Besondere Bestimmungen zum massgebenden Bedarf.....	17
4.2.8	Art. 8 Anzahl minimal erforderliche Abstellplätze für Velos.....	20
4.2.9	Art. 9 Anzahl minimal erforderliche Abstellplätze für Motorräder .....	20
4.2.10	Art. 10 Abstellflächen für Kinderwagen, Veloanhänger und fahrzeugähnliche Geräte.. ..	20
4.2.11	Art. 11 Lage und Erstellung.....	20
4.2.12	Art. 12 Anordnung, Geometrie, Gestaltung und Ausrüstung.....	21
4.2.13	Art. 13 Strassenanschluss .....	21
4.2.14	Art. 14 Gemeinschaftsanlagen, Begriff .....	22
4.2.15	Art. 15 Beteiligungspflicht .....	22
4.2.16	Art. 16 Sicherstellung.....	22
4.2.17	Art. 17 Ersatzabgabepflicht.....	22
4.2.18	Art. 18 Festlegung, Fälligkeit, Sicherstellung, Abgabepflichtige.....	23
4.2.19	Art. 19 Rückforderungen.....	23
4.2.20	Art. 20 Rechtsmittel.....	23

4.2.21	Art. 21 Übergangsbestimmungen .....	23
4.2.22	Art. 22 Inkraftsetzung .....	23
<b>5.</b>	<b>Würdigung</b> .....	<b>24</b>

## **2. Ausgangslage**

Die PPVO regelt die Anzahl und die Anordnung von privaten Abstellplätzen. Die derzeit gültige städtische PPVO stammt aus dem Jahr 1971 und wurde das letzte Mal im Jahr 1990 teilrevidiert. Der Bedarf zur Anpassung der Verordnung ergibt sich aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen, raumrelevanten Entwicklungen, heutigen Bedürfnissen der Bevölkerung sowie Anforderungen in der Praxis von Planungsprozessen, Baubewilligungsverfahren und Bauausführungen.

### **2.1 Gesetzliche Grundlagen**

Die PPVO stützt sich auf die Bestimmungen des kantonalen Baugesetzes ab, welche die Gemeinden ermächtigen, Vorschriften über die Anzahl und die Anordnung von privaten Abstellplätzen zu erlassen (Art. 7 Abs. 1 Ziff. 12 i.V.m. Art. 36 BauG; SHR 700.100).

Von dieser Kompetenz hat die Stadt bereits heute in ihrer Bauordnung (BauO; RSS 700.1) Gebrauch gemacht. In Art. 27 werden die Grundsätze zu den privaten Abstellplätzen festgelegt, für nähere Regelungen wird auf die PPVO verwiesen. Die rudimentären Bestimmungen in der Bauordnung sollen künftig aufgehoben und in die PPVO verschoben werden. In der Bauordnung erfolgt nur noch ein Verweis auf die PPVO. Dies erleichtert die Anwendung und reduziert Doppelspurigkeiten.

### **2.2 Politischer Auftrag**

Mit Datum vom 18. Juni 2019 hat Grossstadträtin Bea Will eine Motion mit folgendem Wortlaut eingereicht:

*«Der Stadtrat wird eingeladen, dem Grossen Stadtrat Bericht und Antrag zur Anpassung der Verordnung über die Erstellung von privaten Autoabstellplätzen (Parkplatzverordnung; 400.4) zu unterbreiten. Zielsetzung ist die Schaffung der rechtlichen Grundlage für autofreies Wohnen.*

Der Grosse Stadtrat hat die Motion am 10. Dezember 2019 an den Stadtrat überwiesen. Der Stadtrat war bereit, die Motion entgegenzunehmen, da er einen Revisionsbedarf anerkannte. Ein Revisionsentwurf wurde bereits 2011 erarbeitet, aber nach der damals erfolgten Vernehmlassung aufgrund der sehr unterschiedlichen Interessenslage nicht weiter bearbeitet. Er wurde nun wieder aufgenommen und an die heutigen Gegebenheiten und Entwicklungen angepasst.

### **2.3 Weitere Rahmenbedingungen**

Bereits im ersten Gesamtverkehrskonzept (GVK), welches vom Stadtrat im Jahr 2008 genehmigt wurde, ist der Aufbau eines Parkplatzmanagements vorgesehen. Ein wesentliches Element dieses Managements ist die Abstimmung des Parkplatzangebotes auf Privatgrund auf das öV-Angebot. In der Zwischenzeit wurde das GVK 2008 nach über zehn Jahren überarbeitet. Das GVK 2020 wurde auf die heutigen Ansprüche und Herausforderungen abgestimmt und vom Stadtrat am 9. März 2021 beschlossen. Grundlage hierfür bilden die Siedlungs-, Freiraum- und Verkehrsentwicklung gemäss den kantonalen und städtischen Richtplänen.

Im GVK 2020 ist im Zusammenhang mit der PPVO Folgendes festgehalten:

- Herausforderungen, Punkt 2.6 (S. 32)  
Parkierungsangebot und -management: In Anbetracht der angestrebten Siedlungsentwicklung und der daraus resultierenden Zunahme der Verkehrsnachfrage erscheint die bestehende PPVO kaum mehr geeignet, den Herausforderungen zu begegnen.
- Teilstrategien, 5.5 Motorisierter Individualverkehr (S. 63)  
Angebot an Parkplätzen auf Grundstücken in Abhängigkeit zur Nutzung und öV-Güteklassen in der PPVO regeln.

### **3. Ziele und Vorgehen**

#### **3.1 *Übergeordnete Ziele***

Der Handlungsbedarf zur Revision der PPVO leitet sich aus veränderten Rahmenbedingungen, Entwicklungen und übergeordneten Zielsetzungen ab.

Damit sich die Stadt Schaffhausen weiterentwickeln kann, mit Beibehaltung der hohen Lebensqualität und guten Rahmenbedingungen für die wirtschaftlichen Aktivitäten, ist eine Siedlungsentwicklung nach innen erforderlich, wie im Richtplan Siedlung aufgezeigt. Damit verbunden ist ein haushälterischer Umgang mit dem Boden. So sollen auch die für die Parkierung benötigten Flächen optimal dimensioniert und effizient genutzt werden. Deshalb sind sowohl flexiblere Vorgaben zur Mindestanzahl der Parkplätze als auch Maximalwerte erforderlich.

Aufgrund der sich aus der Zunahme von Bevölkerung und Arbeitsplätzen ergebenden Verkehrsentwicklung ist eine Betrachtung des gesamten Verkehrssystems erforderlich, ausgerichtet auf eine stadtverträglich und nachhaltige Mobilität, sowie den begrenzten Strassenraum. Da dieser nicht beliebig erweitert werden kann und die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems auch zukünftig sichergestellt werden muss, stehen flächeneffiziente Verkehrsmittel (öV, Fuss- und Veloverkehr) bei der Bewältigung des prognostizierten Wachstums im Vordergrund. Daraus abgeleitet ergibt sich der Bedarf, die Regelungen zu privaten Abstellplätzen auf das öV-Angebot abzustimmen und auch genügend Raum für die Veloparkierung zur Verfügung zu stellen.

Der Motorfahrzeugverkehr in der Stadt Schaffhausen fliesst heute noch relativ gut. Dies ist beizubehalten, damit diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind, u.a. Gewerbe und in der Mobilität eingeschränkte Personen, auch in Zukunft möglichst wenig behindert werden. Dies setzt voraus, dass der private Motorfahrzeugverkehr nicht weiter zunimmt (siehe dazu GVK 2020, Teilstrategien, 5.5). Der Anteil der Stadtschaffhauser Haushalte, die keinen Personenwagen besitzen, liegt gemäss der letzten Erhebung (2015) bei rund 30 Prozent und ist steigend, auch aufgrund der demografischen Entwicklung und geändertem Mobilitätsverhalten. Dies erfordert eine erhöhte Flexibilität bei der Festlegung der Pflichtparkplätze.

Mit der Revision der PPVO werden diese Entwicklungen aufgenommen.

#### **3.2 *Konkreter Handlungsbedarf***

Konkretisiert und unter Bezugnahme auf die Regelungen in der heutigen PPVO ergibt sich Handlungsbedarf, die bestehende Verordnung grundsätzlich zu überarbeiten. Die wichtigsten Punkte sind:

- Die in der aktuell gültigen PPVO geregelten Vorgaben zur Anzahl der zu erstellenden Parkplätze sollen generell überprüft und mit den aktuellen raumrelevanten Entwicklungen in der Stadt Schaffhausen und auch anderen vergleichbaren Städten abgeglichen werden.
- Die bestehende PPVO regelt nur die Anzahl der minimal zu erstellenden Pflichtabstellplätze. Im Unterschied zu Städten wie Winterthur,



Luzern, Rapperswil-Jona oder Wetzikon fehlen in Schaffhausen bisher Maximalwerte zur Anzahl der Abstellplätze. Das wurde bereits bei der Beurteilung des Agglomerationsprogramms 2. Generation kritisiert und auch beim aktuellen Agglomerationsprogramm der 4. Generation wurde vom Bund festgehalten, dass griffige Massnahmen zugunsten von Modalsplit-Verschiebungen fehlen. Werden solche nicht umgesetzt, gefährdet dies einen angemessenen Bundesbeitrag für die Massnahmen zukünftiger Agglomerationsprogramme. Die Verschiebung des Modalsplits zugunsten flächeneffizienter Verkehrsmittel ist für die Sicherstellung einer funktionierenden Mobilität auf Stadtgebiet bei der zukünftigen Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen notwendig.

- Es fehlen Möglichkeiten und Mechanismen für eine freiwillige Abminderung. Es sollen Grundlagen für flexiblere, den Bedürfnissen der Bauherrschaften bzw. der Bewohnenden angepasste Lösungen geschaffen werden.
- Die Qualität der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr wird bei der Ermittlung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze in der bestehenden PPVO nur sehr pauschal berücksichtigt. Die öV-Güteklasse soll in einem Plan nach effektiven Gehzeiten dargestellt werden, der als einfach anzuwendende Grundlage dient.
- Es fehlen Regelungen für Zweiradabstellplätze (Motorräder, Velos). Die Bedeutung des Velos als Verkehrsmittel für kürzere und mittlere Distanzen steigt, auch durch die E-Bikes, welche die topografischen Widerstände für den Veloverkehr in Schaffhausen verringern.
- Angesichts der zunehmenden Elektrifizierung der Fahrzeugantriebe sind Bestimmungen zur Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität notwendig.
- Der Erlass von Regelungen zu Gemeinschaftsanlagen und Ersatzabgaben ist in Art. 27 Abs. 3 BauO vorgesehen. Es fehlen aber konkrete Ausführungen dazu. Gemeinschaftsanlagen können durch die Siedlungsentwicklung nach innen wichtiger werden.
- Die Werte für Abstellplätze für Besuchende (ein Viertel der Pflicht-PP, angeordnet im Freien) liegen je nach Nutzung entweder wesentlich zu hoch (Wohnen) oder wesentlich zu tief (Verkauf) und sind bezüglich der Lage (im Freien) nicht mehr zeitgemäss. In der praktischen Anwendung wird bereits davon abgewichen.

### **3.3 Grundsätze**

Bei der Erarbeitung des Revisionsentwurfs waren folgende Grundsätze wegleitend:

- Die PPVO regelt die Anzahl an Abstellplätzen sowie die Lage und Anordnung der Abstellplätze, d.h. Bestimmungen, die für das Baubewilligungsverfahren erforderlich sind. Dabei sind gemäss Art. 27 Abs. 1 BauO insbesondere Abstellplätze im Zusammenhang mit privaten Nutzungsvorhaben gemeint.

- Als Grundsatz gilt, dass private Abstellplätze auf privatem Grund erstellt werden sollen. Die Gründe sind u.a.:
  - Gleichbehandlung der Bauherrschaften
  - Verkehrssicherheit: Reduktion der Strassenparkierung und damit von Sichteinschränkungen, v.a. auf querende Personen, und von Beeinträchtigung für den Veloverkehr
  - Reduktion der Beeinträchtigung von Rettungsdiensten, Entsorgungsfahrzeugen, Strassenunterhalt und Winterdienst
  - Nutzung des begrenzten öffentlichen Raumes nicht als Abstellfläche für private Autos, sondern wo möglich als Lebensraum in den Quartieren
- Bei der Festlegung der Anzahl der Abstellplätze ist das verträgliche Mass zu finden: Nicht zu wenig (Autos stehen sonst im öffentlichen Raum, Suchverkehr), aber auch nicht zu viele Abstellplätze (Kosten, Eingriff in Wohnumfeld, Bodenversiegelung, Beeinträchtigung Grünräume). Der «richtige» Bedarf hängt von vielen Punkten ab, u.a. Nutzung, Qualität öV-Erschliessung.
- Abstellplätze sollen, wenn möglich unterirdisch mit ausreichender Überdeckung angeordnet werden (in Gemeinschaftsanlagen). Die Gründe sind u.a.:
  - häuslicher Umgang mit Boden
  - öffentlicher Raum als Lebensraum
  - Stadtklima und Wasserhaushalt
  - Stadt- und Ortsbild

### **3.4 Wichtigste Änderungen**

Die wichtigsten Änderungen gegenüber der bestehenden Verordnung werden im Folgenden zusammenfassend und der Übersichtlichkeit halber aufgezählt:

- Die konkreten Werte des Grenzbedarfs an Abstellplätzen wurden in Anlehnung an neue rechtskräftige Abstellplatzbestimmungen von vergleichbaren Städten ermittelt.
- Der massgebende Bedarf aufgrund der Qualität der öV-Erschliessung ist differenzierter und besser auf die effektive Erschliessungsgüte des öV abgestimmt.
- In der bisherigen PPVO wird die öV-Erschliessung pauschal im Umkreis von 300 m ab den Haltestellen der VBSH unabhängig vom Fahrplanangebot berücksichtigt, ausgenommen die Altstadt. Neu basieren die Anpassungsfaktoren auf den öV-Güteklassen des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE, jedoch nicht nach der Luftlinien-Distanz, sondern nach Gehzeiten mit Berücksichtigung des effektiven Fusswegs und der Steigung. Damit können die besonderen topographischen Verhältnisse in Schaffhausen berücksichtigt werden.
- Die Werte des Grenzbedarfs werden in Abhängigkeit der öV-Erschliessung reduziert. Diese Abminderung erfolgt zudem differenziert nach Nutzerkategorie (z.B. bei Bewohnenden geringere Abminderung als bei Beschäftigten).

- Neu werden auch Maximalwerte für Abstellplätze festgelegt, die nicht überschritten werden dürfen. Erhöhungen der Maximalwerte sind jedoch möglich (siehe Kapitel 3.8.2 und 4.2.7).
- Der Altstadtbereich wird neu durch die Altstadtzone gemäss Zonenplan abgegrenzt (best. PPVO Kernbereich und Ergänzungsbereich Altstadt, geringfügig kleiner als Altstadtzone).
- Die Güteklassen werden neu in einem Güteklassenplan dargestellt, der das Baugebiet der Stadt flächendeckend abbildet.
- Neu wird in der PPVO geregelt, unter welchen Bedingungen automar/autofreie Nutzungen ohne Quartierplan zulässig sind (Art. 7 Abs. 1 rev. PPVO).
- Nicht angerechnet werden Abstellplätze für Betriebsfahrzeuge.
- Für Velos werden neu minimale Bedarfswerte aufgeführt und festgehalten, wie die Abstellplätze anzulegen sind (Art. 8 und Art. 11 Abs. 3 rev. PPVO). Die vorgeschlagenen Bedarfswerte entsprechen weitgehend den neuen Erlassen vergleichbarer Städte und den VSS-Normen.
- Für Motorräder werden ebenfalls Bedarfswerte festgelegt (Art. 9 rev. PPVO).
- Zudem werden für Kinderwagen, Veloanhänger und fahrzeugähnliche Geräte hinreichend Abstellflächen gefordert (Art. 10 rev. PPVO).
- Neu aufgenommen wird die Ladeinfrastruktur für E-Mobilität (Art. 12 Abs. 2 rev. PPVO). Dabei wird auf Art. 39a BauG und § 17d Energiehaushaltsverordnung verwiesen, die seit April 2021 in Kraft sind.
- Die Bestimmungen in Art. 27 Abs. 2 und 3 BauO über die Beschränkungen bei Quartierschutzgebieten und bei schutzwürdigen Ensembles sowie über die Beteiligung an Gemeinschaftsanlagen sowie über Ersatzabgaben werden in die rev. PPVO übernommen (Art. 11 Abs. 6 und Art. 14) und in der BauO bei der nächsten Revision entfernt. In Art. 14 bis 19 rev. PPVO werden die Bestimmungen über Gemeinschaftsanlagen und Ersatzabgaben zudem konkretisiert. Diese Bestimmungen werden durch die Siedlungsentwicklung nach innen wichtiger.
- Der Zwang, dass mindestens ein Viertel der Abstellplätze für Besucherinnen und Besucher im Freien anzulegen ist, entfällt (in der Praxis wurde bereits davon abgewichen). Parkplätze für Besuchende und Kundinnen sind differenzierter festgelegt und können auch in Einstellhallen erstellt werden. Sie müssen aber als solche gekennzeichnet sein und für Besuchende und Kunden freigehalten werden (Art. 11 Abs. 7 rev. PPVO).
- Bei Doppelnutzungen kann die erforderliche Anzahl Abstellplätze weiter reduziert werden. Die Bedingungen dafür werden präzisiert (Art. 7 Abs. 6 rev. PPVO). Doppelnutzungen können nur dann geltend gemacht werden, wenn die Nutzungen zeitlich eindeutig getrennt sind. In der Regel ist mit Wohnen keine Doppelnutzung möglich.

### 3.5 **Neue Art der Ermittlung der Anzahl Abstellplätze**

In diesem Kapitel wird die neue Berechnungsart für die Ermittlung der minimalen bzw. maximalen Anzahl Abstellplätze erläutert:

Basis für die Ermittlung der Anzahl Abstellplätze bildet der sogenannte **Grenzbedarf** (Art. 5 rev. PPVO). Als Grenzbedarf wird diejenige Zahl der Abstellplätze bezeichnet, die in Bezug auf eine bestimmte Nutzung notwendig ist. Dabei werden örtliche Besonderheiten wie die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr oder die Verhältnisse im Altstadtbereich noch nicht berücksichtigt.

Ausgehend vom Grenzbedarf wird der **massgebende Bedarf** aufgrund der Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr ermittelt (Art. 6 rev. PPVO), wobei zwischen **minimal erforderlichen** und **maximal zulässigen Abstellplätzen** unterschieden wird.

Dieses Grundprinzip der Ermittlung der Anzahl Abstellplätze – Grenzbedarf, massgebender Bedarf mit Minimal- und Maximalwerten – hat sich im städtischen Raum etabliert, auch in Städten von kleiner bis mittlerer Grösse wie Rapperswil-Jona oder Wetzikon (seit 2009 resp. 2017). Die konkreten Werte des Grenzbedarfs sowie der Abminderungen auf den massgebenden Bedarf mit Minimal- und Maximalwerten lehnen sich an neue, rechtskräftige Erlasse vergleichbarer Städte an.

**Abminderungen** der minimal erforderlichen Abstellplätze sind möglich bei:

- autoarmen/autofreien Nutzungen
- zeitlich verschobene Doppelnutzungen

**Erhöhungen** der maximal zulässigen Anzahl Abstellplätze sind möglich:

- Bei den Bewohnenden (bis ein Abstellplatz/Wohnung)
- In begründeten Fällen bei den Beschäftigten (in den Güteklassen B, C und D bis einen Drittel)
- bei Schichtbetrieben und Betrieben mit Arbeitszeiten ausserhalb der Betriebszeiten des öV.

**Nicht angerechnet** werden Abstellplätze für Betriebsfahrzeuge.

Ein **Spezialfall** ist wie in der bestehenden PPVO die **Altstadt**, neu definiert mit der Altstadtzone gemäss Zonenplan. Dort sind - wie auch bis anhin – für alle Nutzungen **keine Pflichtabstellplätze** erforderlich (Minimalwert), und die maximal zulässige Anzahl Abstellplätze wird fallweise aufgrund der örtlichen Verhältnisse festgelegt.

In der folgenden Abbildung ist die Ermittlung des Bedarfs schematisch dargestellt.

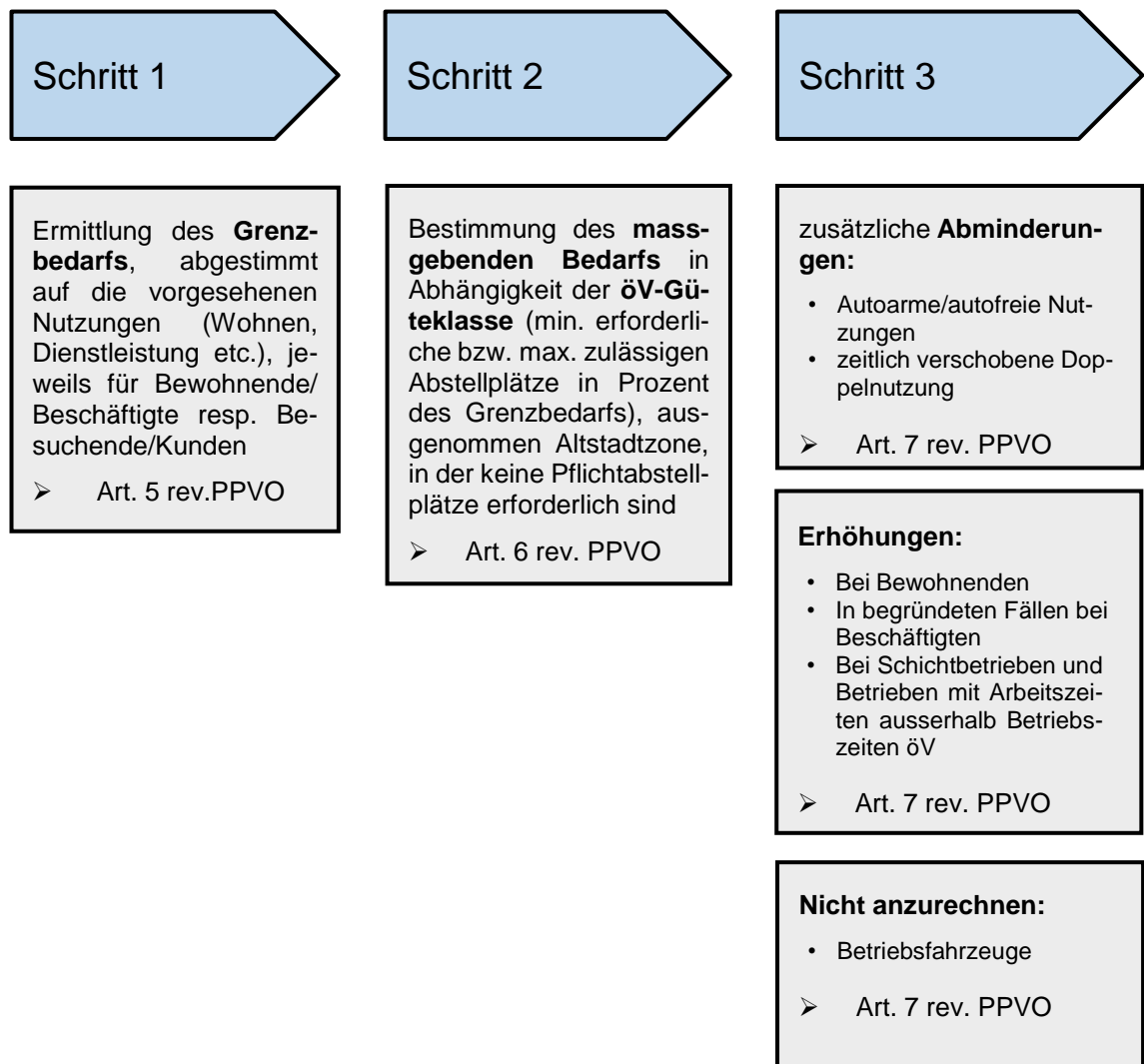


Abb. 1: Vorgehen zur Ermittlung der Anzahl Abstellplätze

### 3.6 Vergleich mit anderen Schweizer Städten

Für die vorliegende Revision der PPVO wurden Regelungen von vergleichbaren Schweizer Städten zugezogen, die ihre PPVO vor Kurzem erfolgreich revidiert haben. Es handelt sich dabei vor allem um die Städte Winterthur und Luzern. Dabei zeigte sich, dass die Einführung einer Obergrenze mittlerweile erprobter Standard ist. Neben den genannten Städten verfügen beispielsweise auch kleinere wie Rapperswil-Jona oder Wetzikon über revidierte PPVO mit diesem Mechanismus.

Die vorgeschlagenen Minimal- und Maximalwerte für die Stadt Schaffhausen liegen im Bereich der neuen entsprechenden Erlasse in Winterthur und Luzern, wobei die Werte für die Stadt Schaffhausen tendenziell etwas höher liegen, d.h. mehr Parkplätze ermöglicht werden.

### **3.7 Vorgehen zur Erarbeitung der revidierten Verordnung**

#### **3.7.1 Interne Arbeitsgruppe, extern begleitet**

Die Revision der PPVO wird von einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe bearbeitet, die sich wie folgt zusammensetzt: Rechtsdienst, Leiter Stadtplanung, Leiter Bau- und Feuerpolizei, Abteilungsleiter Planung und Verkehr (Tiefbau Schaffhausen). Externe Unterstützung wurde durch SNZ Ingenieure und Planer AG geleistet.

#### **3.7.2 Vernehmlassung**

Im Rahmen der Revisionserarbeitung wurde zuerst eine verwaltungsinterne Vernehmlassung durchgeführt. Anschliessend verabschiedete der Stadtrat den Verordnungsentwurf zur externen Vernehmlassung. Dabei wurden sämtliche im Grossen Stadtrat vertretenen Parteien sowie die folgenden Organisationen begrüsst: ACS Sektion Schaffhausen, TCS Sektion Schaffhausen, VCS Sektion Schaffhausen, Pro Velo Schaffhausen, städtischer Gewerbeverband, SIA Sektion Schaffhausen, HEV Schaffhausen, Mieterverband Schaffhausen, WWF Schaffhausen.

### **3.8 Auswertung und Änderungen aufgrund externer Vernehmlassung**

#### **3.8.1 Auswertung der externen Vernehmlassung**

Es erfolgte eine detaillierte Auswertung der eingegangenen Vernehmlassungen. Dabei zeigte sich, dass der Revisionsbedarf grundsätzlich unbestritten ist. Unterschiedliche Ansichten werden vor allem beim massgebenden Bedarf vertreten. Während die einen für eine Streichung des Maximalwertes plädieren, wird die Einführung desselben von anderer Seite begrüsst, aber tiefere Maximal- und Minimalwerte gefordert.

Ebenso gehen die Meinungen bei der vorgesehenen Anzahl Veloabstellplätze auseinander. Einigen Parteien und Organisationen erscheint der vorgesehene Minimalwert als zu hoch, andere begrüssen den vorgeschlagenen Wert.

Ausserdem wurde bemängelt, dass die Anforderungen für autoarme/autofreie Nutzungen zu hoch und zu bürokratisch seien.

Auch die Ersatzabgabepflicht ist umstritten. Einerseits wurden Voten gegen die Ersatzabgabe erhoben, andererseits wurde die vorgesehene Ersatzabgabe als zu tief angesetzt beurteilt.

#### **3.8.2 Vorgenommene Änderungen aufgrund externer Vernehmlassung**

Aufgrund der nicht überraschend kontroversen Rückmeldungen im Rahmen der externen Vernehmlassung wurden verschiedene Änderungen vorgenommen, um einen an den eingangs dargelegten Zielen orientierten vertretbaren Konsens herbeizuführen. Es handelt sich hierbei um die folgenden Massnahmen:

- Erhöhung Maximalwert  
Da insbesondere die Einführung der Obergrenze gerügt wurde, wurden Regelungen ergänzt, welche den Maximalwert in bestimmten Fällen flexibler gestalten sollen. Der Maximalwert für Wohnen sowie

in begründeten Fällen für Dienstleistung und Fabrikation wird wie folgt erhöht:

- Für Bewohnende ist sichergestellt, dass unabhängig der Wohnungsgrösse zumindest ein Abstellplatz/Wohnung realisiert werden könnte (Art. 7 Abs. 1).
- Bei Beschäftigten kann in begründeten Fällen das Maximum in den Güteklassen B, C und D um maximal einen Drittel erhöht werden (Art. 7 Abs. 2).
- Senkung Minimalwert
  - Für Bewohnende in den Güteklassen A und B
  - Für Beschäftigte und Besuchende oder Kundinnen/Kunden in allen Güteklassen
  - Insgesamt wurde der Minimalwert für alle Nutzungen gesenkt (um 5 - 20 Prozentpunkte, v.a. bei den Beschäftigten).
- Regelung Altstadt verdeutlicht
  - Konkretisiert, dass in der Altstadt keine Pflichtabstellplätze erforderlich sind, die Erstellung solcher einzelfallweise geprüft wird (Art. 6 Abs. 4)

### 3.8.3 *Nach externer Vernehmlassung erfolgte Ergänzung der Verordnung*

Im Rahmen der Erarbeitung der vorliegenden Vorlage wurde die Verordnung um einen Artikel ergänzt (Art. 13). Dieser behandelt den Umgang mit Ein- und Ausfahrten. Er orientiert sich an den Art. 20 - 22 der aktuellen PPVO und dient insbesondere der Transparenz in der Anwendung. Die Aufnahme der Bestimmungen zur Kostentragung wäre nicht zwingend notwendig, da das Verursacherprinzip ohnehin gilt. In der praktischen Anwendung können jedoch mit der transparenten Nennung in der PPVO Diskussionen vermieden werden, weshalb die Bestimmungen in Weiterführung der jetzigen Regelungen nachträglich aufgenommen wurden.

## **4. Die Verordnung im Einzelnen**

### **4.1 Aufbau der Verordnung**

Der Aufbau der Verordnung wurde zwecks Leserfreundlichkeit gegenüber der bestehenden PPVO verändert. Eine synoptische Darstellung ist aufgrund des sehr unterschiedlichen Aufbaus nicht möglich. Zusätzlich wurde die Verordnung mit Erläuterungen versehen. Diese dienen der Verständlichkeit in der Anwendung und sind nicht rechtsverbindlich. Dennoch können sie einer Herleitung oder nachvollziehbaren Erklärung hilfreich sein. Die Bauordnung der Stadt Schaffhausen ist in einer ebensolchen Fassung erstellt, in der Praxis haben sich diese Erläuterungen bewährt.

### **4.2 Erläuterungen der einzelnen Bestimmungen**

#### **4.2.1 Art. 1 Zweck**

Diese Bestimmung hat den Zweck der Verordnung zum Inhalt und hält den Inhalt der Verordnung zusammenfassend fest.

#### **4.2.2 Art. 2 Zuständigkeit**

Es wird festgehalten, dass die Anwendung der zuständigen Baubehörde obliegt. Dies wird in erster Linie die städtische Baupolizei sein, da sie für die Prüfung von Baugesuchen zuständig ist, welche in der Kompetenz des Stadtrates liegen (Art. 56 BauG). Ebenso bereitet sie die Anträge zu Handen des Baudepartementes für baurechtliche Entscheide in dessen Kompetenz (Art. 57 BauG) vor.

#### **4.2.3 Art. 3 Geltungsbereich**

Der Wortlaut von Art. 3 entspricht Art. 1 der bisherigen Fassung. Der Geltungsbereich wird auf das Gebiet der Stadt Schaffhausen (inkl. Hemmental) definiert. Es wird präzisiert, dass mittels Quartierplan von der PPVO abweichende Regelungen getroffen werden können. Abweichungen rechtfertigen sich, weil mittels Quartierplan eine umfassende Lösung für die Parkierungssituation gefunden werden kann, welche für das betroffene Quartier funktionieren, die angrenzenden jedoch nicht belasten.

#### **4.2.4 Art. 4 Berechnungsgrundlagen**

Es werden die massgeblichen Faktoren definiert, aufgrund welcher sich die Zahl der Abstellplätze berechnet. Es wird ebenfalls festgehalten, dass Abstellplätze ohne entsprechende Ausnützung in der Regel nicht zulässig sind. Bei nachgewiesenem öffentlichen Interesse sind Ausnahmen möglich.

#### **4.2.5 Art. 5 Grenzbedarf**

Der Grenzbedarf bildet die Basis der Berechnung der Minimal- und Maximalanzahl an Abstellplätzen. Er wird abgestimmt auf die vorgesehenen Nutzungen festgelegt für Bewohnende/Beschäftigte bzw. Besuchende/Kundinnen, Kunden.



In Abs. 2 wird der Grenzbedarf je Kategorie tabellarisch festgelegt. Die konkreten Werte orientieren sich dabei vor allem an Regelungen in vergleichbaren Städten.

#### 4.2.6 *Art. 6 Massgebender Bedarf*

Ausgehend vom Grenzbedarf wird der massgebende Bedarf berechnet, also die konkrete Minimal- und Maximalanzahl an Abstellplätzen für Wohnende, Beschäftigte und Besuchende sowie Kundinnen und Kunden.

Dabei wird der Grenzbedarf als Grundlage genommen und die Erschliessungsqualität des öV mitberücksichtigt. Dazu wird das gesamte Stadtgebiet in sogenannte öV-Güteklassen eingeteilt (vgl. öV-Güteklassenplan, als Anhang zur Verordnung). Dabei entspricht Klasse A der am besten mit dem öV erschlossenen Klasse, Güteklasse D die am schlechtesten. Entsprechend reduziert sich die Anzahl minimal und maximal erforderlicher bzw. möglicher Abstellplätze je besser die öV-Erschliessung eines Gebiets ist.

Die Definition der öV-Güteklasse basiert auf derjenigen des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE). Statt der Distanz (Luftlinie) wird die öV-Güteklasse nach der entsprechenden Gehzeit definiert. Dabei werden die effektive Wegdistanz und die Steigung berücksichtigt (analog GVK 2020). Damit kann den konkreten Wegführungen und speziellen topografischen Verhältnissen in der Stadt Schaffhausen Rechnung getragen werden.

Der öV-Güteklassenplan soll ein dynamischer Plan sein, der basierend auf der öV-Erschliessung anpassbar ist. Die Kompetenz hierzu liegt beim Stadtrat (Abs. 2).

Abs. 3 gibt in tabellarischer Form die prozentualen Anteile des Grenzbedarfes je Güteklasse wieder. Die prozentualen Anteile orientieren sich dabei wiederum an vergleichbaren Schweizer Städten (v.a. Winterthur und Luzern).

In Abs. 4 wird festgehalten, dass in der Altstadt keine Pflichtabstellplätze erforderlich sind. Dies ergibt sich aus der Charakteristik der sehr guten öV-Erschliessung sowie den beschränkten Platzverhältnissen. Das Errichten von Abstellplätzen ist jedoch nicht ausgeschlossen und kann auch dienlich sein. Das Errichten von Abstellplätzen in der Altstadt dürfte v.a. bei Neubauprojekten ein Thema sein, im Bestand sind neue Abstellplätze aufgrund der Platzverhältnisse kaum möglich.

Letztlich wird in Abs. 5 festgehalten, dass bei der Berechnung der Anzahl Abstellplätze Bruchteile von 0.5 des Gesamtbedarfs aufgerundet werden. Liegt zum Beispiel der berechnete Minimalbedarf bei 1.4 und der Maximalbedarf 4.6, so hat die Bauherrschaft im Minimum 1, im Maximum 5 Abstellplätze zu errichten.

#### 4.2.7 *Art. 7 Besondere Bestimmungen zum massgebenden Bedarf*

Der massgebende Bedarf soll in besonderen Fällen relativiert werden können (Abminderungen beim Minimum als auch Erhöhung des Maximums). Auch aufgrund der Rückmeldungen im Rahmen der externen Vernehmlassung wurde Art. 7 nochmals überarbeitet. Zusammenfassend sind die folgenden Abweichungen vorgesehen:

**Abminderungen** der minimal erforderlichen Abstellplätze sind möglich bei:

- Autoarmen/autofreien Nutzungen (Abs. 5)
- Zeitlich verschobene Doppelnutzungen (Abs. 6)

**Erhöhungen** der maximal zulässigen Anzahl Abstellplätze sind möglich:

- Bei den Bewohnenden, bis ein Abstellplatz/Wohnung (Abs. 1)
- In begründeten Fällen bei den Beschäftigten, in den Güteklassen B, C und D bis einen Drittel (Abs. 2)
- Bei Schichtbetrieben und Betrieben mit Arbeitszeiten ausserhalb der Betriebszeiten des öV (Abs. 3).

**Nicht angerechnet** werden Abstellplätze für:

- Betriebsfahrzeuge (Abs. 4).

#### 4.2.7.1 Abs. 1 Mind. ein Abstellplatz/Wohnung

Mit dieser Bestimmung wird zugesichert, dass für jede Wohnung, unabhängig von ihrer Grösse, ein Abstellplatz errichtet werden könnte. Kleinere Wohnungen an Lagen, welche mit dem öV gut erschlossen sind, hätten ansonsten aufgrund der üblichen Berechnungsweise keinen Anspruch.

*Beispiel: Wohnung mit 80 m<sup>2</sup>, Güteklasse A*

*Grenzbedarf: 0.8 (1P/100m<sup>2</sup>), Massgebender Bedarf: 0.24 - 0.48 (min. 30%, max. 60%). Aufgrund von Art. 6 Abs. 5 würde der Maximalbedarf von 0.48 abgerundet und es dürfte kein Parkplatz errichtet werden. Mit Abs. 1 wird ein Abstellplatz sichergestellt.*

#### 4.2.7.2 Abs. 2 Betriebe in den Güteklassen B, C und D

Mit dieser Bestimmung soll der Tatsache Rechnung getragen werden, dass einerseits zahlreiche Grenzgängerinnen und Grenzgänger in Schaffhauser Betrieben arbeiten, für welche die Nutzung des öV erschwert ist. Dazu kommt, dass im Sinne der Gewerbefreundlichkeit Spezialfälle denkbar sind, welche auf mehr Abstellplätze angewiesen sind. Die Einführung einer Obergrenze soll nicht dazu führen, dass das Funktionieren eines Betriebes erschwert wird. Für ein Erhöhen des Maximums ist der Betrieb in der Bringschuld, er hat die spezielle Situation ausreichend zu begründen. Für Betriebe in der Güteklasse A ist die Erhöhung ausgeschlossen, da die gute öV-Erschliessung überwiegt.

#### 4.2.7.3 Abs. 3 Schichtbetriebe und Betriebe mit Arbeitszeiten ausserhalb der öV-Betriebszeiten

Aufgrund der Tatsache, dass Mitarbeitende von Betrieben mit Schichtarbeitszeiten oder sehr frühem Beginn oder Ende (ausserhalb der öV-Betriebszeiten) unabhängig ihrer Güteklasselage nicht mit dem öV anreisen können, muss hier die Möglichkeit einer Erhöhung der Abstellplätze bestehen. Die konkrete Festsetzung der Anzahl ist im Einzelfall zu betrachten.

#### 4.2.7.4 Abs. 4 Betriebsfahrzeuge

Abs. 4 hält ebenfalls im Sinne einer gewerbefreundlichen Regelung fest, dass Abstellplätze für Betriebsfahrzeuge von der Anzahl Abstellplätze ausgenommen sind. Ein Betriebsfahrzeug muss auf den Betrieb eingelöst sein. Es ist v.a. an Servicefahrzeuge zu denken, ohne diese ein Betrieb nicht funktionieren kann.

Im Rahmen der externen Vernehmlassung kam die Argumentation auf, es würden Mitarbeitende benachteiligt, die ihren eigenen PW für geschäftliche Fahrten benutzen müssten. Diesem Umstand könnte beispielsweise mit einem Nachweis nach Abs. 2 Rechnung getragen werden.

#### 4.2.7.5 Abs. 5 Autoarme/autofreie Nutzungen

Neu wird in der PPVO geregelt, unter welchen Voraussetzungen autoarme/autofreie Nutzungen zulässig sind. Beim Wohnen gelten als autoarme Wohnformen, welche mit durchschnittlich 0.2 - 0.5 Autos je Wohnung auskommen, als autofrei gelten Wohnformen, bei welchen auf eine Wohnung im Durchschnitt 0 - 0.2 Autos kommen. Bei diesen Nutzungen sind entsprechend Abminderungen der minimal erforderlichen Abstellplätze zulässig (gilt nicht für Abstellplätze für Besuchende sowie Kundinnen und Kunden).

Die Regelung orientiert sich an den Erfahrungen vergleichbarer Städte und umfasst die folgenden Punkte:

- Nachweis durch ein Mobilitätskonzept, dass der Autobesitz der Nutzenden unterdurchschnittlich ist
- Controlling (Autobesitz muss niedrig bleiben)
- Rückfallebene: Verpflichtung, dass Abstellplätze nachträglich zu erstellen sind, wenn die Vorgaben für autoarme/autofreie Nutzungen nicht mehr eingehalten werden. Wenn auch das nicht möglich ist, ist die Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage oder die Zumietung bzw. die Leistung einer Ersatzabgabe einzufordern.

Zur dauerhaften Sicherung der reduzierten Anzahl Abstellplätze und zwecks Transparenz ist die Anmerkung im Grundbuch einzutragen.

Im Rahmen der bestehenden PPVO sind solche Nutzungen mangels gesetzlicher Grundlage ausschliesslich im Rahmen eines Quartierplans möglich.

Im Rahmen der externen Vernehmlassung hat sich gezeigt, dass die Einführung einer Regelung für autoarme/autofreie Nutzungen Partei- und Verbandsübergreifend begrüsst wird.

#### 4.2.7.6 Abs. 6 Doppelnutzung

Auf begründetes Gesuch hin soll eine zeitlich verschobene Doppelnutzung eines Abstellplatzes ermöglicht werden. In nachvollziehbaren Fällen kann die Minimalanzahl so reduziert werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass mit einer Wohnnutzung in der Regel keine Doppelnutzungen möglich sind. Bei Betrieben könnte sich eine Doppelnutzung aufgrund der klaren Anwesenheitszeiten von Mitarbeitenden anbieten.

#### 4.2.8 *Art. 8 Anzahl minimal erforderliche Abstellplätze für Velos*

Neu wird die Anzahl minimal erforderlicher Abstellplätze für Velos geregelt. Eine Obergrenze gibt es hierbei nicht. Die Bedarfswerte entsprechen weitgehend den neuen Erlassen vergleichbarer Städte (Winterthur, Luzern) und den VSS-Normen.

Die Altstadt wird aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse jeweils fallweise betrachtet, es soll jedoch nicht einfach auf Veloabstellplätze verzichtet werden. Solche sind sehr wichtig, gerade auch weil zahlreiche Bewohnende in der Altstadt keinen Personenwagen besitzen. Aufgrund der weitgehend gegebenen baulichen Struktur muss jedoch die Situation einzelfallweise beurteilt werden.

#### 4.2.9 *Art. 9 Anzahl minimal erforderliche Abstellplätze für Motorräder*

Auch für Motorräder wird ein Minimum an zu errichtenden Abstellplätzen eingeführt. Dabei wird ein Zehntel der für Personenwagen minimal erforderlichen Abstellplätze verlangt.

#### 4.2.10 *Art. 10 Abstellflächen für Kinderwagen, Veloanhänger und fahrzeugähnliche Geräte*

Auch diese Bestimmung wird neu eingeführt. Es zeigt sich in der Praxis, dass insbesondere Familien einen erhöhten Platzbedarf haben für Gerätschaften wie Kinderwagen, Veloanhänger und weitere Gefährte. Dieser Platzbedarf kann nicht unter die Velonutzung miteingerechnet werden. Es werden jedoch keine flächenmässigen Vorgaben gemacht. Planende haben jedoch einen entsprechenden Platzbedarf auszuweisen, damit diese Geräte nicht zulasten von Veloabstellflächen gehen.

#### 4.2.11 *Art. 11 Lage und Erstellung*

In dieser Bestimmung werden Vorgaben in Bezug auf die Lage und die Art der Errichtung von Abstellplätzen gemacht.

Es wird festgehalten, dass Abstellplätze für Personenwagen und Motorräder primär unterirdisch anzulegen oder zu überdecken sind. Diese Vorgabe wird allerdings relativiert, indem verlangt wird, dass durch diese Massnahmen entweder die Nachbarschaft geschützt werden kann, die Verhältnisse es gestatten und die Kosten zumutbar sind (Abs. 5).

Das Verlangen eines unterirdischen Parkplatzes für ein Einfamilienhaus ist oft nicht verhältnismässig. Die unterirdische Errichtung bietet sich vor allem bei einer grösseren Anzahl an Abstellplätzen an (grössere Überbauungen, Abstellplätze für gewerbliche Anlagen, Einkaufszentren etc.).

Oberirdisch angelegte Abstellplätze sind in der Regel unversiegelt zu erstellen und zu begrünen (Abs. 8).

Ebenfalls ist darauf zu achten, dass neben den eigentlichen Abstellflächen auch Flächen für die mit dem Parkieren verbundenen Bewegungsvorgänge errichtet werden (Abs. 9; diese Bestimmung war bereits in der aktuellen PPVO vorhanden).

Abs. 6 betreffend Beschränkung der Zahl oberirdischer Abstellflächen in schutzwürdigen Gebieten wurde aus der Bauordnung (Art. 27 Abs. 2 BauO) übernommen und wird dort im Rahmen der nächsten Revision

gestrichen. Es ist sachgerechter, die Bestimmungen über die Parkierung zusammengefasst in der PPVO zu führen. In der Bauordnung bleibt der pauschale Verweis auf die PPVO bestehen.

#### 4.2.12 Art. 12 Anordnung, Geometrie, Gestaltung und Ausrüstung

Für die konkrete Anordnung sowie die Geometrie wird auf die einschlägigen VSS-Normen verwiesen (Abs. 1).

Es handelt sich hierbei insbesondere um die folgenden VSS-Normen:

VSS 40 065	Parkieren - Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen
VSS 40 066	Parkieren - Projektierung von Veloparkierungsanlagen
VSS 40 238	Fussgänger- und leichter Zweiradverkehr - Rampen, Treppen und Treppenwege
VSS 40 291	Parkieren - Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen für Personewagen und Motorräder
VSS 40 292a	Parkieren - Gestaltung und Ausrüstung der Parkierungsanlagen

Der Flächenbedarf eines Parkplatzes hat sich gegenüber der derzeit gültigen PPVO leicht geändert. Derzeit wird in der bestehenden PPVO für die Senkrechtparkierung eine Fläche von 5 x 2.3 m (offen) bzw. 5 x 2.5 m (gedeckt) und für die Längsparkierung 6 x 2 m gefordert. Die Parkfeldabmessungen der neusten VSS-Norm (40 291) sind geringfügig anders: Senkrecht: 5 x 2.5-2.8 m, abhängig von der Fahrgassenbreite, Längsparkierung: 6 x 1.9 m. Es macht keinen Sinn, in der PPVO starre Massangaben zu verankern, ein dynamischer Verweis auf die jeweils gültigen VSS-Normen ist praxistauglicher.

In Abs. 2 wird auf die übergeordneten Erlasse (Art. 39a BauG und § 17d Energiehaushaltverordnung, EHV) zur Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für E-Mobilität verwiesen. Diese Pflichten gelten ohnehin, sie werden aus Gründen der Praktikabilität, der Vollständigkeit und der Transparenz erwähnt.

#### 4.2.13 Art. 13 Strassenanschluss

Die Bestimmungen zum Strassenanschluss (Ein- und Ausfahrt) entsprechen im Wesentlichen Art. 20-22 der bestehenden PPVO. Neu wird für die Regelung von Ein- und Ausfahrten auf die massgeblichen VSS-Normen verwiesen (Abs. 1). Es handelt sich hierbei insbesondere um die folgenden VSS-Normen:

VSS 40 050	Grundstückzufahrten
VSS 40 273a	Knoten - Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene

Bei der Regelung von Abs. 2 betreffend Zusammenlegung von Strassenanschlüssen handelt es sich um einen wertvollen Hinweis, da die Anzahl der Strassenanschlüsse möglichst gering gehalten werden soll, v.a. bei bedeutenderen Strassen. Aus diesem Grund wurde die Bestimmung übernommen.

Die Regelungen in den Abs. 3 und 4 betr. Signale, Bodenmarkierungen und Trottoiranpassungen sowie deren Kostenfolgen gelten aufgrund des Verursacherprinzipes ohnehin, sie müssten nicht zwingend Niederschlag in der PPVO finden. Allerdings sind solche Bestimmungen in der Praxis

sehr hilfreich, da Diskussionen über die Finanzierung vermieden werden können. Aufgrund dessen werden diese Bestimmungen übernommen.

#### *4.2.14 Art. 14 Gemeinschaftsanlagen, Begriff*

In Art. 14 wird definiert, was unter einer Gemeinschaftsanlage verstanden wird. Gemeinschaftsanlagen dienen Benutzenden verschiedener Grundstücke und werden diesen Grundstücken fest zugewiesen.

Bislang war in der Bauordnung zwar die Möglichkeit vorgesehen, sich an Gemeinschaftsanlagen zu beteiligen, konkrete Regelungen hierzu bestanden allerdings nicht. Dies wird nun nachgeholt.

Es gilt festzuhalten, dass Gemeinschaftsanlagen primär durch Private erstellt werden sollen, die Stadt kann unterstützend wirken, z.B. im Rahmen eines Quartierplans.

#### *4.2.15 Art. 15 Beteiligungspflicht*

Art. 15 enthält die Möglichkeit und die Pflicht, sich infolge besonderer Verhältnisse an einer Gemeinschaftsanlage zu beteiligen. Ist auch dies nicht möglich, so kommt die Ersatzabgabe (geregelt in Art. 17 ff.) zum Zuge. Diese kaskadenartige Vorgehensweise entspricht Art. 27 Abs. 3 der Bauordnung und soll dort gestrichen werden. Es ist sachgerechter, alle Bestimmungen zur Parkierung in der revidierten PPVO zu führen.

Als nützliche Entfernung im Sinne einer zumutbaren Distanz werden 300 m als Richtwert genommen, abgeleitet aus Art. 11 Abs. 1. Für die Altstadt gelten die Regelungen bezüglich Gemeinschaftsanlagen nicht, da dort keine Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen besteht.

#### *4.2.16 Art. 16 Sicherstellung*

Die Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage muss rechtlich und tatsächlich gesichert sein, um die Ersatzabgabepflicht nicht zu umgehen. Sie ist deshalb vor Baubeginn nachzuweisen und durch die zuständige Baubehörde genehmigen zu lassen. Weiter ist die Pflicht zur Beteiligung als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch einzutragen (Abs. 1). Die Aufhebung eines solchen Eintrages kann nur mit Zustimmung der Baubehörde erfolgen.

Die Sicherstellung war im Rahmen der externen Vernehmlassung unumstritten.

#### *4.2.17 Art. 17 Ersatzabgabepflicht*

Wo die Errichtung von genügend Abstellmöglichkeiten aufgrund äusserer Umstände nicht möglich ist und ein Eigentümer sich nicht an einer Gemeinschaftsanlage beteiligen kann, ist aus Gleichbehandlungsgründen eine Ersatzabgabe zu leisten.

##### *4.2.17.1 Höhe (Abs. 2)*

Bei der Ersatzabgabe ist nicht der Vollpreis zu entschädigen. Der vorgegebene Wert orientiert sich an einem Drittel der Erstellungskosten, wobei der Betrag von 10'000 Franken (Abs. 2) sich auf einen Abstellplatz in einer unterirdischen Einstellhalle bezieht.

#### 4.2.17.2 Zweckgebundenheit und Verwendung (Abs. 4 und 5)

Die Ersatzabgaben werden zweckgebunden (Parkplatzgebührenfonds) und primär zur Finanzierung von Gemeinschaftsanlagen verwendet. Daneben können Ersatzabgaben aber auch zur Verbesserung der öV-Erschliessung und der Veloinfrastruktur verwendet werden. Mit diesen weiteren Massnahmen wird das verkehrliche Oberziel (Stabilisierung Motorfahrzeugverkehr, Verschiebung des Modalsplits zugunsten flächeneffizienter Verkehrsmittel zur Gewährung des Verkehrsflusses) gefördert werden.

#### 4.2.18 Art. 18 Festlegung, Fälligkeit, Sicherstellung, Abgabepflichtige

In dieser Bestimmung geht es um die Sicherung verfügbarer Ersatzabgaben sowie um den Zeitpunkt deren Fälligkeit.

Diese Bestimmung war im Rahmen der externen Vernehmlassung ebenfalls unbestritten.

#### 4.2.19 Art. 19 Rückforderungen

Art. 19 sieht die Möglichkeit vor, dass Grundeigentümerschaften innerhalb von 10 Jahren seit rechtskräftiger Festsetzung der Ersatzabgabe diese anteilmässig zurückfordern können, wenn sie die minimal erforderlichen Abstellplätze nachträglich vollzählig oder teilweise erstellen.

#### 4.2.20 Art. 20 Rechtsmittel

Die Rechtsmittel werden der Vollständigkeit halber aufgeführt, auch wenn sie aufgrund der übergeordneten gesetzlichen Grundlagen (Stadtverfassung, Verwaltungsrechtspflegegesetz) ohnehin gelten. Die Aufnahme einer Rechtsmittelbestimmung wurde im Rahmen der externen Vernehmlassung gewünscht.

#### 4.2.21 Art. 21 Übergangsbestimmungen

Da es sich um eine Totalrevision handelt, wird die bestehenden PPVO vom 28. Mai 1971/5. Juni 1990 aufgehoben, sobald die vorliegende Fassung in Kraft tritt (Abs. 1).

Die revidierte PPVO findet Anwendung auf noch nicht rechtskräftig entschiedene Bauvorhaben und Planungen und entfaltet damit ihre Wirkung ab dem Zeitpunkt der Inkraftsetzung (Abs. 2).

#### 4.2.22 Art. 22 Inkraftsetzung

Das Inkrafttreten wird praxisgemäss vom Stadtrat bestimmt, nach Erlangen der Rechtskraft des Erlasses.

## 5. Würdigung

Der Bedarf zur Revision der PPVO wurde bereits seit längerer Zeit erkannt und entspricht auch einem Auftrag des Grossen Stadtrats. Die bestehende PPVO regelt insbesondere, wie viele Parkplätze bei privaten Bauvorhaben mindestens erstellt werden müssen. Flexiblere Regelungen zu diesen Pflichtparkplätzen sind ein wichtiges Anliegen, das mit der vorliegenden Revision aufgenommen wird.

Die vorliegende Revision der PPVO ist auch vor dem Hintergrund der Entwicklung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze in der Stadt Schaffhausen notwendig. Die für die Parkierung benötigten Flächen sollen optimal positioniert, dimensioniert und effizient genutzt werden. Dies soll durch Minimal- und Maximalwerte erreicht werden, die abgestimmt auf verschiedene Bedürfnisse an den unterschiedlichen Standorten festgelegt werden. Die für die Stadt Schaffhausen vorgesehenen Regelungen orientieren sich an vergleichbaren Städten. Mit besonderen Bestimmungen wird insbesondere auf die Bedürfnisse von Unternehmen Rücksicht genommen.

Die revidierte PPVO unterstützt die im Richtplan Siedlung aufgezeigte Entwicklung nach innen unter Berücksichtigung der Zielsetzungen des GVK 2020. Die mit Augenmass erarbeiteten Regelungen gewährleisten die Beibehaltung der hohen Lebensqualität und guten Rahmenbedingungen für wirtschaftliche Aktivitäten in der Stadt Schaffhausen, auch aufgrund eines stadtverträglichen und nachhaltigen Verkehrssystems.

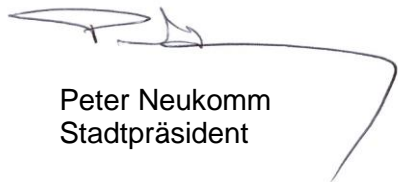
Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellen wir Ihnen die folgenden

### **Anträge:**

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrats vom 10. November 2022 betreffend die Revision der Parkplatzverordnung.
2. Die revidierte Parkplatzverordnung gemäss Beilage 1 zur Vorlage des Stadtrats vom 10. November 2022 wird genehmigt und nach Art. 25 lit. b in Verbindung mit Art. 11 der Stadtverfassung dem fakultativen Referendum unterstellt.
3. Die am 10. Dezember 2019 vom Grossen Stadtrat überwiesene Motion von Grossstadträtin Bea Will «Anpassung der Parkplatzverordnung» wird als erledigt abgeschrieben.



Freundliche Grüsse  
IM NAMEN DES STADTRATS



Peter Neukomm  
Stadtpräsident



Yvonne Waldvogel  
Stadtschreiberin

Beilage:

Revidierte Parkplatzverordnung der Stadt Schaffhausen (RSS 400.4)

**Verordnung über die Erstellung von privaten Abstell-  
plätzen der Stadt Schaffhausen**  
(Parkplatzverordnung)

Beilage zur Vorlage des Stadtrats vom 10. November 2022  
«Revision der Parkplatzverordnung»

## Inhaltsverzeichnis

I. Allgemeine Bestimmungen	4
II. Zahl der Abstellplätze für Personenwagen	5
III. Zahl der Abstellplätze für Velos und Motorräder sowie Abstellflächen für Kinderwagen, Veloanhänger und fahrzeugähnliche Geräte	10
IV. Ausgestaltung	12
V. Gemeinschaftsanlagen	14
VI. Ersatzabgabe	15
VII. Rechtsmittel	17
VIII. Schlussbestimmungen	17

*Der Grosse Stadtrat,*

gestützt auf Art. 7 Abs. 1 Ziff. 12 sowie Art. 36, 39a und 40 des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht im Kanton Schaffhausen (Baugesetz) vom 1. Dezember 1997 und Art. 27 der Bauordnung für die Stadt Schaffhausen vom 10. Mai 2005,

*erlässt folgende Verordnung:*

**Art. 1:** Fahrzeugähnliche Geräte sind u.a. Trottinetts und Rollbretter.

**Art. 3:** In Quartierplänen sind Abweichungen in begründeten Fällen möglich.

## I. Allgemeine Bestimmungen

### **Art. 1** Zweck

Diese Verordnung regelt bei Neubauten und Umbauten sowie bei Zweckänderungen

- a) die Anzahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen privaten Abstellplätze für Personenwagen, die minimal erforderliche Anzahl Abstellplätze für Velos und Motorräder, die Erstellung von Abstellflächen für Kinderwagen, Veloanhänger und fahrzeugähnliche Geräte,
- b) die Lage und Gestaltung der Abstellplätze,
- c) die Beteiligung an Gemeinschaftsanlagen,
- d) die Leistung von Ersatzabgaben
- e) und den Ersatzabgabefonds.

### **Art. 2** Zuständigkeit

Soweit das kantonale, das übrige kommunale Recht und diese Verordnung nichts Besonderes bestimmen, obliegt ihre Anwendung der zuständigen Baubehörde.

### **Art. 3** Geltungsbereich

Diese Verordnung ist für das ganze Stadtgebiet gültig, ausgenommen Gebiete, für die nach Quartierplan besondere Vorschriften bestehen.

## II. Zahl der Abstellplätze für Personenwagen

### *Art. 4 Berechnungsgrundlagen*

1. Die Zahl der Abstellplätze hängt ab von
  - a) der Ausnützung und der Nutzweise des Grundstücks
  - b) dem Grad seiner Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr
  - c) den Anforderungen des Ortsbildschutzes und der Strassenraumgestaltung.
2. Abstellplätze ohne entsprechende Ausnützung sind in der Regel nicht zulässig. Bei nachgewiesenem öffentlichem Interesse kann davon abgewichen werden.

### *Art. 5 Grenzbedarf*

1. Der Grenzbedarf ist diejenige Anzahl Abstellplätze, die in Bezug auf eine bestimmte Nutzung notwendig ist ohne Berücksichtigung der Erschliessung mit öffentlichem Verkehr, der Verhältnisse des Ortsbildschutzes und von örtlichen Besonderheiten.

**Art. 5 Abs. 2:** mGF: massgebende Geschossfläche; entspricht der anrechenbaren BGF gemäss Art. 24 Abs. 2 BauO.

**Art. 5 Abs. 2:** Beispiele für kundenintensive Dienstleistungen: Bank, Post, Arzt, Fitnessstudio, Coiffeur, Reisebüro, öffentliche Verwaltung mit Schalterbetrieb; Beispiele für kundenextensive Dienstleistungen: Anwaltskanzlei, Architekturbüro, Werbeagentur, Versicherung, Labor

**Art. 5 Abs. 3:** Bei den Normen gehört insbesondere die VSS-Norm 640 281 dazu.

2. Der Grenzbedarf beträgt:

Nutzung	Grenzbedarf Abstellplätze PW	
	Bewohnende od. Beschäftigte	Besuchende oder Kundinnen/Kunden
Wohnen	1P/100 m <sup>2</sup> mGF	1P/1000 m <sup>2</sup> mGF mind. 1P
Dienstleistung: - Kundenintensiv - Kundenextensiv	} 1P/70 m <sup>2</sup> mGF	1P/100 m <sup>2</sup> mGF 1P/300 m <sup>2</sup> mGF
Industrielle und gewerbliche Fabrikation	1P/150 m <sup>2</sup> mGF	1P/750 m <sup>2</sup> mGF
Lagerflächen	1P/1000 m <sup>2</sup> mGF	-
Verkauf: - Lebensmittel - Nicht-Lebensmittel	1P/150 m <sup>2</sup> mGF 1P/200 m <sup>2</sup> mGF	1P/30 m <sup>2</sup> mGF 1P/70 m <sup>2</sup> mGF

mGF: massgebende Geschossfläche

3. Bei den in Absatz 2 nicht aufgeführten Nutzungen wird der Grenzbedarf fallweise vom Stadtrat festgelegt, aufgrund von Abklärungen des Baureferats, das die entsprechenden Normen und Praxis-Richtwerte berücksichtigt.

**Art. 6 Abs. 3:** Das Minimum ist die Anzahl der Pflichtabstellplätze.

**Art. 6 Abs 3:** Das Minimum der Abstellplätze für Bewohnende wird bei den Klassen C und D relativ tief gehalten, um bereits innerhalb der ordentlichen Bedarfswerte Spielraum in Richtung autoarmes Wohnen zu erhalten (Art. 7 Abs 1).

**Art. 6 Abs. 4:** Es gilt die Altstadtzone gemäss Zonenplan. In der Altstadtzone wird der Bedarf nicht aufgrund der öV-Güteklassen ermittelt, sondern aufgrund des Eingriffs in die Altstadt.

**Art. 6 Abs. 5:** Bruchteile bis 0.5 werden abgerundet.

#### **Art. 6** *Massgebender Bedarf*

1. Der massgebende Bedarf ist die Anzahl der Abstellplätze mit Berücksichtigung der Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs (öV-Gütekategorie, siehe Anhang). Dabei wird unterschieden in minimal erforderliche und maximal zulässige Anzahl Abstellplätze.
2. Die örtliche Zuordnung der öV-Gütekategorie ist im öV-Güteklassenplan der Stadt Schaffhausen festgehalten. Bei Veränderung der öV-Erschliessung kann der Stadtrat den öV-Güteklassenplan anpassen.
3. Folgende prozentualen Anteile des Grenzbedarfs müssen mindestens bzw. dürfen höchstens erstellt werden. Zwischen den Minimal- und Maximalwerten kann die Bauherrschaft die Zahl der Abstellplätze frei bestimmen.

		<b>Massg. Bedarf Abstellplätze in % des Grenzbedarfs</b>					
<b>Benützer Kategorie</b>	<b>Gütekategorie öV-Erschliessung</b>	Bewohnende		Beschäftigte		Besuchende oder Kundinnen/Kunden	
		min: %	max: %	min: %	max: %	min: %	max: %
	Klasse A	30	60	15	30	25	45
	Klasse B	50	80	20	45	35	60
	Klasse C	65	100	30	65	45	80
	Klasse D	75	100	40	90	65	100
	Keine Gütekategorie	100	100	90	100	90	100

4. In der Altstadtzone sind für alle Nutzungen keine Pflichtabstellplätze erforderlich. Abstellplätze in der Altstadtzone werden aufgrund der Nutzung und den örtlichen Verhältnissen fallweise beurteilt. Die Altstadtzone ist im öV-Güteklassenplan dargestellt.
5. Bruchteile über 0.5 des Gesamtbedarfs werden aufgerundet.



**Art. 7 Abs. 1:** Dies gilt nicht für die Altstadtzone, da dort die Anzahl Abstellplätze aufgrund der örtlichen Verhältnisse bestimmt wird (siehe Art. 6 Abs. 4)

**Art. 7 Abs. 5:** Für Besuchende und Kundinnen und Kunden gibt es keine weitergehende Reduktion der Abstellplätze. Definition autoarm/autofrei bei Besuchenden: autoarm: 0.2 - 0.5 Auto je Wohnung; autofrei: 0 - 0.2 Auto je Wohnung (Quelle: Plattform autofrei/-arm wohnen). Diese Bestimmung kann auch für bestehende Nutzungen angewandt werden.

#### **Art. 7 Besondere Bestimmungen zum massgebenden Bedarf**

1. Bei den Bewohnenden darf das Maximum soweit erhöht werden, dass zumindest ein Abstellplatz/Wohnung zur Verfügung steht.
2. Bei den Beschäftigten kann in begründeten Fällen das Maximum in den Güteklassen B - D um maximal einen Drittel erhöht werden.
3. Für Betriebe mit Schichtarbeitszeiten sowie Betriebe mit Arbeitsbeginn oder -ende ausserhalb der Betriebszeiten des öV kann die maximal zulässige Anzahl Abstellplätze angemessen erhöht werden.
4. Abstellplätze für Betriebsfahrzeuge sind vom massgebenden Bedarf ausgenommen. Als Betriebsfahrzeuge gelten Servicefahrzeuge und vergleichbare für den Betrieb notwendige Fahrzeuge, die auf den Betrieb eingelöst sind.
5. Bei autoarmen/autofreien Nutzungen kann die Anzahl der Abstellplätze für Bewohnende und Beschäftigte weiter reduziert werden.  
Die Funktionsweise der autoarmen/autofreien Nutzung ist im Baugesuch mit einem Mobilitätskonzept nachvollziehbar und überprüfbar darzulegen. Dabei entspricht ein Carsharing-Abstellplatz vier Abstellplätzen des minimalen Bedarfs.  
Auf Verlangen der Behörden ist mittels entsprechender Nachweise zu bestätigen, dass der Personenwagen-Bestand nicht gestiegen ist.  
Werden die Vorgaben für die autoarme/autofreie Nutzung verletzt, so kann die Grundeigentümerschaft verpflichtet werden, die minimal erforderliche Anzahl Abstellplätze nachträglich auf dem Grundstück zu erstellen. Falls dies nicht möglich ist, ist die Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage oder die Zumietung von Abstellplätzen nachzuweisen. Ist auch dies nicht möglich, ist eine Ersatzabgabe zu leisten.

**Art. 7 Abs. 5 lit. c.:** Massnahmen zur Unterstützung der Verschiebung des Modal Split zugunsten flächeneffizienter Verkehrsmittel.

**Art. 7 Abs. 7:** Grosse Vorhaben sind im Einzelfall zu beurteilen. Gemäss der Konkretisierung des kant. Massnahmenplans Lufthygiene durch die Stadt Schaffhausen wird für öffentlich zugängliche Parkhäuser mit mehr als 200 Abstellplätzen ein Lärm- und Luftgutachten verlangt. Parkierungsanlagen mit mehr als 500 Abstellplätzen durchlaufen mit der UVP ein separates Verfahren.

Die reduzierte Zahl der Abstellplätze ist vor Baubeginn im Grundbuch als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung anzumerken.

Das Mobilitätskonzept beinhaltet in der Regel:

- a. Ziel und beantragte Reduktion des Minimalbedarfs
  - b. Kurz-Analyse der Gesamtverkehrserschliessung bezüglich Altstadt und Bahnhof sowie Möglichkeiten der Nahversorgung und -erholung.
  - c. Vorgesehene Anreize zur verstärkten Benützung des öV und des Velos sowie der Wege zu Fuss
  - d. Monitoring
  - e. Ergänzende Anreize falls Ziele nicht erreicht werden
6. Bei Doppelnutzung kann die erforderliche Anzahl Abstellplätze reduziert werden.  
Doppelnutzungen können dann geltend gemacht werden, wenn die Nutzungen zeitlich eindeutig getrennt sind. In der Regel ist mit Wohnen keine Doppelnutzung möglich. Art und Funktionsweise der Doppelnutzung ist im Baugesuch nachvollziehbar darzulegen.
7. Bei Vorhaben mit mehr als 200 Abstellplätzen muss eine fachliche Beurteilung im Einzelfall erfolgen.
8. Wird eine Gesamtüberbauung in Etappen verwirklicht, sind bei jeder Etappe die dafür notwendigen Abstellplätze zu schaffen.

### III. Zahl der Abstellplätze für Velos und Motorräder sowie Abstellflächen für Kinderwagen, Veloanhänger und fahrzeugähnliche Geräte

**Art. 8** Anzahl minimal erforderliche Abstellplätze Velos:

**Art. 8 Abs 1:** Beispiele für kundenintensive Dienstleistungen: Bank, Post, Arzt, Fitnessstudio, Coiffeur, Reisebüro, öffentliche Verwaltung mit Schalterbetrieb; Beispiele für kundenextensive Dienstleistungen: Anwaltskanzlei, Architekturbüro, Werbeagentur, Versicherung, Labor

1. Der minimale Bedarf beträgt:

Nutzung	Minimaler Bedarf Abstellplätze Velo	
	Bewohnende oder Beschäftigte	Besuchende oder Kundinnen/Kunden
Wohnen	1P/Zimmer	In Bewohn. enthalten
Dienstleistung: - Kundenintensiv - Kundenextensiv	} 1P/100 m <sup>2</sup> mGF	1P/67 m <sup>2</sup> mGF 1P/400 m <sup>2</sup> mGF
Industrielle und gewerbliche Fabrikation	1P/250 m <sup>2</sup> mGF	1P/1000 m <sup>2</sup> mGF
Verkauf: - Lebensmittel - Nicht-Lebensmittel	1P/100 m <sup>2</sup> mGF 1P/100 m <sup>2</sup> mGF	1P/50 m <sup>2</sup> mGF 1P/150 m <sup>2</sup> mGF

mGF: massgebende Geschossfläche

Art. 8 Abs. 2: Dazu gehören das Handbuch Veloparkierung, ASTRA/Velokonferenz Schweiz, sowie die VSS-Norm 40 065.

- Bei den in Absatz 1 nicht aufgeführten Nutzungen wird der Bedarf fallweise festgelegt, aufgrund von Abklärungen des Baureferats, das die entsprechenden Normen und Praxis-Richtwerte berücksichtigt.
- Abstellplätze in der Altstadtzone werden aufgrund der Nutzung und den örtlichen Verhältnissen fallweise beurteilt.
- Wird eine Gesamtüberbauung in Etappen verwirklicht, sind bei jeder Etappe die dafür notwendigen Abstellplätze zu schaffen.

**Art. 9:** Grundlage: PPVO anderer Städte

**Art. 9** Anzahl minimal erforderliche Abstellplätze für Motorräder

Für Motorräder ist im Minimum ein Zehntel der für Personenwagen minimal erforderlichen Abstellplätze zu erstellen.

**Art. 10** Abstellflächen für Kinderwagen, Veloanhänger und fahrzeugähnliche Geräte

Bei Wohngebäuden mit mehr als zwei Wohnungen sind hinreichend Abstellflächen für Kinderwagen, Veloanhänger und fahrzeugähnliche Geräte bereitzustellen.

#### IV. Ausgestaltung

##### *Art. 11 Lage, Sicherstellung und Ausführung*

1. Die erforderlichen Abstellplätze für Personenwagen und Motorräder sind in der Regel auf dem Grundstück oder in einem Umkreis bis zu 300 m zu erstellen.
2. Abstellplätze ausserhalb des Grundstücks werden in der Regel gegen eine Sicherstellung der dauernden Verfügbarkeit für Parkzwecke durch den Eintrag einer Grunddienstbarkeit bewilligt. Eine solche Grunddienstbarkeit kann ohne Zustimmung des Stadtrates nicht gelöscht werden. Dies ist im Grundbuch als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung anzumerken.
3. Erforderliche Abstellplätze für Velos sind auf dem Grundstück zu erstellen. Diese sind in Eingangsnähe gut zugänglich und ebenerdig anzuordnen. Für die Langzeitparkierung (Bewohnende und Beschäftigte) sind sie gedeckt auszuführen, für die Kurzzeitparkierung (Kundinnen und Kunden, Besuchende) sind gedeckte Abstellplätze erwünscht.
4. Abstellflächen für Kinderwagen, Veloanhänger und fahrzeugähnliche Geräte sind an zweckmässiger Lage und gedeckt bereitzustellen.
5. Die vorgesehenen Abstellplätze für Personenwagen und Motorräder sind unterirdisch anzulegen oder zu überdecken, wenn dadurch die Nachbarschaft geschützt werden kann, die Verhältnisse es gestatten und die Kosten zumutbar sind.
6. In den Quartierschutzgebieten sowie bei schutzwürdigen Ensembles kann zum Schutz des Orts- und Strassenbildes die Zahl der offenen Abstellplätze sowie der oberirdischen Garagen mit der Baubewilligung oder mit Quartierplan beschränkt werden.

*Art. 11 Abs. 5:* Diese Bestimmung wird gestützt auf Art. 36 lit. b BauG erlassen.

*Art. 11 Abs. 6:* Wurde übernommen von Art. 27 Abs. 2 BauO. Im Rahmen der Revision der BauO soll diese Bestimmung in der BauO aufgehoben werden.

**Art. 12 Abs. 1:** Dies sind insbesondere die VSS-Normen 40 065, 40 066, 40 238, 40 291, 40 292a. Gründe für Abweichungen ergeben sich aus der Abwägung verschiedener öffentlicher Interessen.

**Art. 12 Abs. 2:** Art. 39a BauG und § 17d Energiehaushaltsverordnung (EHV) seit April 2021 in Kraft

Art. 13 Abs. 1: Dies sind insbesondere die VSS-Normen 40 050, 40 273a. Gründe für Abweichungen ergeben sich aus der Abwägung verschiedener öffentlicher Interessen.

7. Abstellplätze für Besuchende sowie Kundinnen und Kunden sind als solche zu kennzeichnen und für diese freizuhalten.
8. Oberirdische Abstellplätze sind unversiegelt zu erstellen und zu begründen. Abweichungen sind zu begründen.
9. Auf privatem Grund müssen neben den eigentlichen Abstellflächen für Personenwagen und andere Fahrzeuge auch alle Flächen angelegt werden, welche für die mit dem Parkieren, Garagieren oder Güterumschlag verbundenen Bewegungsvorgänge notwendig sind.

#### **Art. 12** *Anordnung, Geometrie, Gestaltung und Ausrüstung*

1. Anordnung, Geometrie, Gestaltung und Ausrüstung der Abstellplätze richten sich nach den einschlägigen VSS-Normen. Dies gilt auch für Bewegungsflächen gemäss Art. 11 Abs. 9. Abweichungen sind zu begründen.
2. Für die E-Mobilität ist die Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Diese richtet sich nach Art. 39a BauG und § 17d Energiehaushaltsverordnung (EHV).

#### **Art. 13** *Strassenanschluss*

1. Die Ein- und Ausfahrten richten sich nach den entsprechenden VSS-Normen. Abweichungen sind zu begründen.
2. Im gegenseitigen Einverständnis der Nachbarn können die Strassenanschlüsse zusammengelegt werden.
3. Sind bei Ausfahrten Signale und Bodenmarkierungen auch auf privatem Grund notwendig, haben die Grundeigentümer diese nach den Weisungen der zuständigen Instanzen auf eigene Kosten anzubringen.
4. Aufwendungen für Trottoiranpassungen gehen zulasten der Grundeigentümer.

V: Konkretisierung von bisherigem Art. 27 Abs. 3 BauO, dieser wird im Rahmen der Revision der BauO aufgehoben werden.

*Art. 15 Abs. 1:* Entspricht Art. 27 Abs. 3 BauO. Im Rahmen der Revision der BauO soll diese Bestimmung in der BauO aufgehoben werden.

## V. Gemeinschaftsanlagen

### *Art. 14 Begriff*

Gemeinschaftsanlagen im Sinne dieser Verordnung sind Abstellplatzanlagen oder Teile davon, die für Benutzerinnen und Benutzer verschiedener Grundstücke bestimmt sind und deren Abstellplätze diesen Grundstücken fest zugewiesen werden.

### *Art. 15 Beteiligungspflicht*

1. Wer aufgrund besonderer Verhältnisse die erforderlichen Abstellplätze nicht selbst erstellen kann oder darf, hat sich im Umfang der fehlenden minimal erforderlichen Abstellplätze innert angemessener Frist an einer Gemeinschaftsanlage in nützlicher Entfernung zu beteiligen. Die Verpflichtung zur Beteiligung an einer bestimmten Gemeinschaftsanlage kann durch Beschluss der zuständigen Baubehörde auferlegt werden.
2. Mit der Beteiligung verbunden ist die Pflicht, an die Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten der Gemeinschaftsanlage anteilmässig beizutragen.

**Art. 16** *Sicherstellung*

1. Die Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage ist vor Baubeginn nachzuweisen. Ist dies nicht möglich, so ist die Pflicht zur Beteiligung vor Baubeginn durch eine öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.
2. Die zuständige Baubehörde kann eine finanzielle Sicherstellung in der mutmasslichen Höhe der Beteiligung an den Baukosten verfügen. Die Sicherstellung ist vor Baubeginn zu leisten.
3. Die Beteiligung bedarf der Genehmigung durch die zuständige Baubehörde. Sie darf ohne deren Zustimmung weder rechtlich noch tatsächlich aufgehoben werden; diese Verfügungsbeschränkung ist im Grundbuch anmerken zu lassen.

**VI. Ersatzabgabe****Art. 17** *Ersatzabgabepflicht*

**Art. 17 Abs. 1:** Für die Reduktion der Anzahl Abstellplätze bei autoarmen/autofreien Nutzungen gegenüber dem minimalen Bedarf, ist keine Ersatzabgabe zu leisten. Die Ersatzabgabe ist dort zu bezahlen, wo Abstellplätze aufgrund äusserer Umstände nicht möglich sind.

**Art. 17 Abs. 2:** Die Ersatzabgabe soll ein Drittel der Erstellungskosten betragen. Der Betrag von Fr. 10'000.00 bezieht sich auf einen Abstellplatz in einer unterirdischen Einstellhalle.

**Art. 17 Abs. 4 u. 5:** Das Reglement über den Parkplatzgebührenfonds ist für diesen Zweck zu erweitern (bisher nur für Finanzierung von öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten und Äufnung nur durch Einnahmen aus Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund).

1. Wer als Grundeigentümerin oder als Grundeigentümer die erforderlichen Abstellplätze für Personenwagen nicht selbst schaffen kann oder darf und sich innert nützlicher Frist auch nicht an einer Gemeinschaftsanlage beteiligen kann, hat eine Ersatzabgabe zu entrichten.
2. Die Ersatzabgabe pro Abstellplatz für Personenwagen beträgt Fr. 10'000.00.
3. Der Stadtrat kann die Ersatzabgaben der Teuerung anpassen.
4. Die Ersatzabgaben werden in den Parkplatzgebührenfonds gelegt.



5. Die Ersatzabgabe dient primär zur Finanzierung von Gemeinschaftsanlagen. Sie kann jedoch auch zur Verbesserung der öV-Erschliessung und der Veloinfrastruktur verwendet werden.

**Art. 18** *Festlegung, Fälligkeit, Sicherstellung, Abgabepflichtige*

1. Die Ersatzabgabe wird mit der Baubewilligung festgelegt und mit Rechtskraft des Entscheids fällig. Sie ist innert 30 Tagen nach Fälligkeit zu bezahlen. Wenn sich der Baubeginn verzögert, kann die Zahlung aufgeschoben werden, hat aber vor Baubeginn zu erfolgen.
2. Die zuständige Baubehörde kann verfügen, dass noch nicht rechtskräftig festgesetzte Ersatzabgaben vor Baubeginn sichergestellt werden.
3. Geschuldet ist die Ersatzabgabe von der jeweiligen Grundeigentümerschaft.

**Art. 19** *Rückforderungen*

Wer als Grundeigentümerin oder als Grundeigentümer die durch die Ersatzabgabe abgelösten minimal erforderlichen Abstellplätze später vollzählig oder teilweise beschafft, kann die seinerzeit geleistete Ersatzabgabe innert 10 Jahren nach rechtskräftiger Festsetzung anteilmässig ohne Zins zurückfordern.

## VII. Rechtsmittel

### *Art. 20 Rechtsmittel*

1. Verfügungen städtischer Verwaltungsstellen können innerhalb von 20 Tagen nach Mitteilung mittels Beschwerde an den Stadtrat nach Art. 52 der Stadtverfassung von 25. September 2011 angefochten werden.
2. Der weitere Rechtsweg richtet sich nach dem Gesetz über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen (Verwaltungsrechtspflegegesetz) vom 20. September 1971.

## VIII. Schlussbestimmungen

### *Art. 21 Übergangsbestimmungen*

1. Mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung wird die Parkplatzverordnung der Stadt Schaffhausen vom 28. Mai 1971 / 5. Juni 1990 aufgehoben.
2. Die Parkplatzverordnung findet Anwendung auf Bauvorhaben und Planungen, die bei Inkrafttreten dieser Verordnung noch nicht rechtskräftig bewilligt oder genehmigt sind.

### *Art. 22 Inkraftsetzung*

Die Verordnung wird vom Stadtrat in Kraft gesetzt.

Die Definition der öV-Güteklasse basiert auf derjenigen des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE). Statt der Distanz (Luftlinie) wird die öV-Güteklasse nach der entsprechenden Gehzeit definiert, und zwar unter Berücksichtigung der effektiven Wegdistanz und der Steigung (wie im GVK 2020) Damit können die speziellen topographischen Verhältnisse in der Stadt Schaffhausen berücksichtigt werden. Die räumliche Zuordnung der öV-Güteklasse ist dem Güteklassenplan der Stadt Schaffhausen zu entnehmen.

**öV-Güteklasse**

Haltestellenkategorie:

Kursintervall	Art des Verkehrsmittels		
	Gruppe A		Gruppe B
	Bahnhof Schaffhausen	Bahnhof Herblingen	Bus (städtische Linien, Regionalbus)
< 5 Min.	I	I	II
5 .... 9 Min.	I	II	III
10 ....19 Min.	II	III	IV
20 ....39 Min.	III	IV	V
40 ....60 Min.	IV	V	V

öV-Güteklasse:

Haltestellenkategorie	Erreichbarkeit der Haltestellen (Gehzeit in Minuten)			
	0 - 4.9	5 - 8.9	9 - 12.9	13 - 16.9
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D
III	Klasse B	Klasse C	Klasse D	
IV	Klasse C	Klasse D		
V	Klasse D			