



Grosser Stadtrat der Stadt Schaffhausen Baufachkommission

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

Vorlage des Stadtrats vom 10. November 2022: Revision der Parkplatzverordnung

Bericht und Antrag der Baufachkommission vom 19. April 2023

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Baufachkommission hat die Vorlage des Stadtrats vom 10. November 2022 an den 3 Sitzungen vom 11. Januar 2023, 22. Februar 2023 und 15. März 2023 eingehend und abschliessend beraten.

Dieser Bericht gibt eine kurze Einsicht in die Beratungen der Fachkommission.

1. Beratungsablauf

An der ersten Sitzung vom 11. Januar 2023 wurde uns die Vorlage von unserer Baureferentin SR Dr. Katrin Bernath, Albin Sigrist (Leiter der Baupolizei) und Stephanie Keller (Rechtsdienst) vorgestellt und die ersten Fragen kompetent beantwortet.

In der Zwischenzeit von der ersten bis zur zweiten Sitzung wurden über 20 Fragen schriftlich an die Baureferentin eingereicht. So wurden an der zweiten Sitzung vom 22. Februar 2023 zuerst die allgemeinen Fragen beantwortet und die Rückmeldungen aus den Fraktionen bekannt gegeben. Bei der Eintretensdebatte wurde ein Antrag auf **Nicht-Eintreten** gestellt. Dieser Antrag wurde nach längerer Diskussion mit 6 : 1 Stimmen abgelehnt. Somit war Eintreten mit 6 : 1 Stimmen beschlossen.

2. Zusammenfassung der Detailberatung (Änderung gegenüber der Vorlage des Stadtrats)

In der Detailberatung in der zweiten und dritten Sitzung gab es fast zu jedem Artikel Fragen, welche alle zu unserer Zufriedenheit beantwortet wurden. Auf alle Fragen einzugehen würde den Bericht sprengen, weshalb wir lediglich zu den gestellten Fragen und Anträgen, welche zu Artikeländerungen führten, eingehen werden.

Streichung Maximum für private Abstellplätze (div. Artikel)

Die Einführung einer maximal zulässigen Anzahl Abstellplätze wurde sehr kontrovers diskutiert. Der Antrag zur generellen Streichung des Maximums wurde mit 4 : 3 Stimmen angenommen.

Daraus ergeben sich Anpassungen in den folgenden Artikeln (vgl. Beilage zum Kommissionsbericht):

- Art. 1 a)
- Art. 6 Abs. 1 und Abs. 3 (inkl. Tabelle)
- Art. 7 Abs. 1 bis Abs. 4 streichen

Minimal erforderliche Veloabstellplätze (Art. 8 Abs. 1)

Die Anforderungen für die Erstellung von Veloabstellplätzen orientiert sich an den schweizweit angewendeten VSS Normen.

Der folgende Antrag wurde mit 3 : 3 Stimmen (1 Enthaltung) mit Stichentscheid angenommen: Bei der Herleitung des minimalen Bedarfs gemäss Art. 8 sollen halbe Zimmer nicht mitgerechnet werden.

Anordnung von Veloabstellplätzen (Art. 11 Abs. 3)

Die Bestimmungen zur Anordnung von Veloabstellplätzen sollen offener formuliert und mit einem Verweis auf die VSS Norm ergänzt werden.

Der Antrag zur Streichung von «in Eingangsnähe» und «ebenerdig» in Art. 11 Abs. 3 wurde einstimmig angenommen.

Begrünung von Parkplätzen (Art. 11 Abs. 8)

Gemäss Art. 11 Abs. 8 sind oberirdische Abstellplätze unversiegelt zu erstellen und zu begrünen. Abweichungen sind zu begründen.

Ein Antrag zur Streichung dieses Absatzes wurde mit 3 : 4 Stimmen abgelehnt.

Pflichten bei besonderen Verhältnissen (Art. 15 Abs. 1 und Art. 17 Abs. 1)

Gemäss Art. 15 Abs. 1 bzw. Art. 17 Abs. 1 ist eine Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage bzw. eine Ersatzabgabe gefordert, wenn die erforderlichen Abstellplätze für Personenwagen aufgrund besonderer Verhältnisse nicht selbst erstellt werden können oder dürfen.

Diese Pflichten sollen auf den Fall beschränkt werden, wo Abstellplätze nicht selbst erstellt werden *können*. Der Antrag zur Streichung von «oder darf» in den beiden genannten Absätzen wurde einstimmig angenommen.

Anpassung an die Teuerung (Art. 17 Abs. 3)

Die Ersatzabgabe soll an die Teuerung angepasst werden. Ein entsprechender Antrag wurde mit 6:1 Stimmen gutgeheissen.

3. Schlussabstimmung

Die Baufachkommission ist der Meinung, dass mit diesen Änderungen ein guter Kompromiss gefunden wurde, welchem alle Parteien zustimmen können.

In der Schlussabstimmung haben die Kommissionsmitglieder den Anträgen der Vorlage und den beschlossenen Änderungen mit 6 : 0 Stimmen, bei 1 Enthaltung, zugestimmt.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellt Ihnen die Baufachkommission folgende Anträge:

Anträge:

(Änderungen sind fett und kursiv)

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrats vom 10. November 2022 betreffend die Revision der Parkplatzverordnung **sowie vom Bericht und Antrag der Baufachkommission vom 19. April 2023.**
2. Die revidierte Parkplatzverordnung gemäss Beilage 1 **zur Vorlage des Stadtrats vom 10. November 2022 zum Kommissionbericht vom 19. April 2023** 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 abgeschrieben.

Für die Baufachkommission:
Der Präsident



Markus Leu

Hemmental, 19. April 2023

Beilage:

- Revidierte Parkplatzverordnung der Stadt Schaffhausen (RSS 400.4), mit den Änderungen der Baufachkommission

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

Beilage zur Vorlage des Stadtrats vom 10. November 2022

Änderungen Baufachkommission

«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 ² mGF	1P/1000 m ² mGF mind. 1P
Dienstleistung: - Kundenintensiv - Kundenextensiv	} 1P/70 m ² mGF	1P/100 m ² mGF 1P/300 m ² mGF
Industrielle und gewerbliche Fabrikation	1P/150 m ² mGF	1P/750 m ² mGF
Lagerflächen	1P/1000 m ² mGF	-
Verkauf: - Lebensmittel - Nicht-Lebensmittel	1P/150 m ² mGF 1P/200 m ² mGF	1P/30 m ² mGF 1P/70 m ² 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 *Massgebender Bedarf*

1. Der massgebende Bedarf ist die Anzahl der Abstellplätze mit Berücksichtigung der Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs (öV-Güteklasse, siehe Anhang). ~~Dabei wird unterschieden in minimal erforderliche und maximal zulässige Anzahl Abstellplätze.~~
2. Die örtliche Zuordnung der öV-Güteklasse 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.~~

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).

Benützer Kategorie Güteklasse öV-Erschliessung		Massg. Bedarf Abstellplätze in % des Grenzbedarfs					
		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 Güteklasse		100	100	90	100	90	100

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.

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. 15: 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.~~

- 15.** 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. 15 lit. c.: Massnahmen zur Unterstützung der Verschiebung des Modal Split zugunsten flächeneffizienter Verkehrsmittel.

Art. 7 Abs. 37: 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

26. 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.

37. Bei Vorhaben mit mehr als 200 Abstellplätzen muss eine fachliche Beurteilung im Einzelfall erfolgen.

48. 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 ² mGF	1P/67 m ² mGF 1P/400 m ² mGF
Industrielle und gewerbliche Fabrikation	1P/250 m ² mGF	1P/1000 m ² mGF
Verkauf: - Lebensmittel - Nicht-Lebensmittel	1P/100 m ² mGF 1P/100 m ² mGF	1P/50 m ² mGF 1P/150 m ² mGF

mGF: massgebende Geschossfläche

Für die Berechnung des minimalen Bedarfes werden halbe Zimmer nicht berücksichtigt.

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

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. 3: Für die Anordnung der Abstellplätze für Velos orientiert sich die Bewilligungsbehörde an den einschlägigen Praxisnormen. Dazu gehören das Handbuch Veloparkierung, ASTRA/Velokonferenz Schweiz, sowie die VSS-Norm 40 065. Auch können Leitfäden aus anderen Kantonen oder Städten (Merkblatt des Kantons Zürich, Handbuch des Kantons Thurgau als Beispiel) beigezogen 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 passt~~ die Ersatzabgaben der Teuerung an~~passen~~. **Massgebend ist der Schweizerische Baupreisindex Hochbau (Basis Oktober 2020 = 100 Punkte, Stand Oktober 2022 = 113.2 Punkte).**
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
1019 Min.	II	III	IV
2039 Min.	III	IV	V
4060 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			