

Strassenverkehr

Totalrevision des Parkierreglements (sRS 712.2)

1 Ausgangslage

Das geltende „Reglement über das Parkieren auf öffentlichem Grund (Erweiterte Blaue Zone)“ (sRS 712.2) wurde vom Stadtparlament (damalige Bezeichnung: Grosser Gemeinderat) am 15. Mai 1990 erlassen. Die Bürgerschaft stimmte dem Reglement am 2. Dezember 1990 mit 9'393 Ja- gegen 5'234 Nein-Stimmen zu. Damit wurden die rechtlichen Grundlagen zur Entlastung der vom Parkierverkehr stark belasteten zentrumsnahen Wohnquartiere geschaffen. Angestrebt wurde neben der verkehrslenkenden Wirkung die Begünstigung der Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Schaffung eines Anreizes zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel für Pendlerinnen und Pendler. Mit Erlass dieses Reglements wurde die Erweiterte Blaue Zone (EBZ) eingeführt.

Die EBZ hat sich bewährt und die damit verbundenen Zielsetzungen konnten bislang weitgehend erreicht werden. Während der letzten Jahre wurde indes in einzelnen Bereichen Revisionsbedarf deutlich: Ausweitung des Zweckartikels, Erfassung der Lastwagen und Cars, Schaffung von Sonderparkierregelungen sowie die Möglichkeit der Ausdehnung des EBZ-Regimes auf 365 Tage. Die vorliegenden Unterlagen basieren weitgehend auf der Vorlage an das Stadtparlament vom 23. Dezember 2003 (Nr. 4153). Dem damaligen Revisionsprojekt wurde durch das Stadtparlament am 17. Februar 2004 zugestimmt. Gegen diesen Beschluss wurde erfolgreich das Referendum ergriffen. Die Gegnerinnen und Gegner der Vorlage kritisierten insbesondere die vorgesehene Erhöhung des Gebührenrahmens von CHF 2.- auf CHF 3.- pro Stunde. Sie argumentierten, dass dadurch die Autofahrerinnen und Autofahrer zusätzlich belastet und sich die Wettbewerbsverhältnisse zu Ungunsten des Zentrums entwickeln würden. Bei der Volksabstimmung am 28. November 2004 wurde das Parkierreglement bei einer Stimmbeteiligung von 34,3 Prozent mit 7'948 Nein- gegen 6'809 Ja-Stimmen abgelehnt. Aufgrund dieser Ausgangslage ist eine Erhöhung des Gebührenrahmens jetzt nicht angezeigt.



Hingegen soll das Reglement über das Parkieren auf öffentlichem Grund (Erweiterte Blaue Zone) vom 15. Mai 1990 aufgrund zahlreicher Änderungen revidiert und unbenannt werden. Der vorliegende Entwurf einer Totalrevision basiert weitgehend auf der Teilrevision 2004, weist aber neben formalen und sprachlichen Anpassungen auch materielle Ergänzungen auf. Einerseits sollen die Bestimmungen zur Privilegierung von Anwohnerinnen und Anwohnern umfassender geregelt werden. Andererseits sind die Gebühren für das kurzzeitige Parkieren während weniger als einer Stunde sachgemäss und klar zu regeln.

Ebenfalls soll die Bezeichnung des Reglements angepasst werden: Die bisherige Benennung „Reglement über das Parkieren auf öffentlichem Grund (Erweiterte Blaue Zone)“ erscheint angesichts des Regelungsumfangs zu eng. Der Parkraum auf öffentlichem Grund kann neben dem EBZ-Regime etwa mittels Blauer Zone (zeitlich) oder durch Ticketautomaten bewirtschaftet werden. Die vorgeschlagene Bezeichnung **„Reglement über das Parkieren auf öffentlichem Grund (Parkierreglement)“** (abgekürzt PaR) trägt diesem Umstand Rechnung. Gleichzeitig wird deutlich, dass private Parkieranlagen nicht Inhalt der Bestimmungen sind. Ebenso ist aufgrund der Bezeichnung die Abgrenzung zur vorgesehenen Regelung der Bewirtschaftung von Parkplätzen für das städtische Personal und die Lehrkräfte gegeben.

2 Zu den einzelnen Bestimmungen des Parkierreglements

2.1 Geltungsbereich (Art. 1 PaR)

Das geltende Reglement über das Parkieren auf öffentlichem Grund (Erweiterte Blaue Zone) vom 15. Mai 1990 (sRS 712.2) regelt "das Abstellen von leichten Motorwagen und von Elektro- und Solarmobilen auf öffentlichem Grund" (Art. 1). Andere Motorfahrzeuge, insbesondere Lastwagen und Cars, schliesst das Reglement vom Geltungsbereich aus. Im Zusammenhang mit der Errichtung von speziellen Car- und Lastwagenparkplätzen soll indes auch deren Bewirtschaftung möglich sein, weshalb die bisherige Bestimmung entsprechend zu ergänzen ist. Es bietet sich dabei an, anstelle von „Motorwagen“ auf die bereits in Art. 48 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SR 741.21; abgekürzt SSV) unter dem Titel "Parkieren" gewählte Formulierung „mehrspurige Motorfahrzeuge, Motorräder mit Seitenwagen und weitere Fahrzeuge mit ähnlichen Ausmassen“ zurückzugreifen. Dazu gehören u.a. Kabinenmotorräder sowie Elektro- und Solarfahrzeuge. Die Bestimmungen sind entsprechend anwendbar auf nicht verbundene Anhänger.

Aufgrund von Missverständnissen in der Praxis ist es sinnvoll, die Regelung von Art. 79 Abs. 1 SSV, welche lautet: „Parkfelder dürfen nur von den Fahrzeugarten benützt werden, für die sie grössenmässig bestimmt sind“, im Parkierreglement nochmals aufzuführen. Dies bedeu-



tet, dass ein Personenwagen mit den üblichen Dimensionen nicht auf einem Parkplatz für Kleinstfahrzeuge abgestellt werden darf.

2.2 Zweck (Art. 2 PaR)

Das eidgenössische Strassenverkehrsgesetz sieht vor, dass das Parkieren, soweit erforderlich, aus Gründen des Lärmschutzes, der Luftreinhaltung, der Verkehrssicherheit sowie aus anderen in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen besonders geregelt werden kann (Art. 3 Abs. 4 SVG). Nach Art. 2 des geltenden Reglements kann in der Stadt St.Gallen das Abstellen von Fahrzeugen indessen ausschliesslich zur Entlastung stark belasteter Quartiere vom Parkierverkehr im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG örtlich und zeitlich beschränkt, der Bewilligungspflicht sowie der Gebührenpflicht unterstellt werden. Der erweiterte Zweckartikel von Art. 2 PaR erlaubt eine Bewirtschaftung des Parkraumes auch aus anderen Gründen, die im öffentlichen Interesse liegen. Dies erlaubt eine umfassende Interessenabwägung.

2.3 Mittel: Parkuhren, Ticketsysteme oder dergleichen (Art. 3 PaR)

Aufgrund des stetigen Wandels der technischen Möglichkeiten ist der bisherige Wortlaut „Parkuhren/Ticketautomaten“ zu eng gefasst.

Gemäss der Normierung des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) wird zwischen den Bezeichnungen „Parkfeld“ und „Parkplatz“ unterschieden. Als Parkfeld gilt danach eine markierte Fläche für das Abstellen eines Fahrzeuges, während als Parkplatz eine Parkieranlage mit abgegrenzten Gruppen von Parkfeldern und den nötigen Verkehrs- und Manövriertflächen bezeichnet wird.

2.4 Mittel: Blaue Zone (Art. 4 PaR)

Es gibt auf Stadtgebiet derzeit 79 Parkplätze der Blauen Zone. Eine Prüfung zeigt, dass aufgrund ihrer Lage eine rein zeitliche Bewirtschaftung dieser Parkplätze weiterhin angemessen ist (vgl. Art. 4 Abs. 1 PaR)

Zur Entlastung der vom Parkierverkehr stark belasteten Quartiere soll im Bedarfsfall eine teilweise Ausdehnung des Regimes der Blauen Zone auf die Sonn- und Feiertage möglich sein (vgl. Art. 4 Abs. 2 PaR). In Verbindung mit Art. 5 Abs. 1 PaR ist dadurch ebenfalls die Ausdehnung des EBZ-Regimes auf das ganze Jahr möglich.



2.5 Erweiterte Blaue Zone (Art. 5 PaR)

Hinsichtlich der Regelung der Erweiterten Blauen Zone sind gegenüber dem geltenden Reglement materiell keine Änderungen vorgesehen (Art 5 Abs. 1 und 2 PaR). Die im geltenden Reglement in Art. 5 Abs. 3 vorgesehene Möglichkeit der Privilegierung für Anwohnende wird im Parkierreglement in einem eigenen Artikel geregelt werden: vgl. Art. 10 PaR.

Das EBZ-Gebiet umfasst heute insgesamt 5'000 Parkplätze. Diese Zahl ist seit 1996 praktisch konstant. Im vergangenen Jahr wurden 90'000 Tageskarten, 33'000 Monatskarten für Anwohnende sowie 3'000 Monatskarten für Pendelnde verkauft. Langfristig denkbar ist, dass bei steigendem Motorisierungsgrad der Verkauf einzelner Kategorien von EBZ-Bewilligungen in einzelnen Sektoren eingeschränkt bzw. kontingentiert werden muss.

2.6 EBZ-Bewilligungen (Art. 6 PaR)

Gemäss Art. 6 Abs. 3 des geltenden Reglements sind sämtliche EBZ-Bewilligungen von der Polizei auf das Kontrollschild auszustellen. Diese Regelung ist nurmehr im Bereich der privilegierten Bewilligungen für Anwohnende (vgl. Art. 10 PaR) zweckmässig, da vor Ausgabe der Bewilligung die Berechtigung zu deren Bezug aufgrund der Wohnadresse festgestellt werden muss. Bei Bewilligungen für Pendler bzw. Pendlerinnen und Besucher bzw. Besucherinnen hingegen sind vorgängige Abklärungen durch die Polizei in der Regel nicht erforderlich. Bezüglich Erscheinungsbild, Inhalt und Ausgabe der Bewilligungen sollen die Einzelheiten durch die verantwortliche Direktion Soziales und Sicherheit geregelt werden.

2.7 EBZ-Bewilligungen: Anwohnende (Art. 7 PaR)

Gemäss Vorlage an den Grossen Gemeinderat vom 22. August 1989 „Parkierkonzept – Erlass eines Reglements über das Abstellen von Motorwagen und Anhänger auf öffentlichem Grund (Parkierreglement)“ sollen natürliche Personen, die einen Betrieb im Sektor führen, bezogen auf das für ihren persönlichen Gebrauch bestimmte Fahrzeug, wie Anwohnende behandelt werden. Solche Personen können sowohl Betriebsinhaber und Betriebsinhaberinnen als auch Geschäftsführer und Geschäftsführerinnen sein. Mit der Bezeichnung „die geschäftsführende Person“ kann dem eigentlichen Zweck dieser Bestimmung besser entsprochen werden (vgl. Art. 7 Abs. 2 PaR).



2.8 Privilegierung für Anwohnende (Art. 10 PaR)

Die geltende Bestimmung von Art. 5 Abs. 3 liess bereits eine Privilegierung für Anwohnende zu, wenn andernfalls ausreichende Parkiermöglichkeiten fehlen. Die Voraussetzungen für die Schaffung von EBZ-Sektoren mit (reiner) Anwohnerbevorzugung sollen ausgeweitet werden auf weitere Aspekte des öffentlichen Interesses (Art. 10 Abs. 1 PaR). Denkbar wäre in diesem Zusammenhang etwa die Anwohnerprivilegierung aus verkehrsplanerischen Gründen. Art. 10 Abs. 2 PaR regelt die Parkiermöglichkeiten für Besucherinnen und Besucher von Anwohnenden. Durch Art. 10 Abs. 3 PaR soll sichergestellt werden, dass Anwohnende von privilegierten Sektoren hinsichtlich der Gebühren gegenüber den anderen Sektoren nicht schlechter gestellt werden.

Bislang wurde die Anwohnerprivilegierung einzig in einem Sektor aufgrund einer besonderen verkehrlichen Situation realisiert. Die Schaffung von Sektoren, die ein zeitlich unbeschränktes Parkieren ausschliesslich für Anwohnende und deren Gäste vorsehen, ist weiterhin nur in Ausnahmefällen vorgesehen.

2.9 EBZ-Bewilligung: Manipulation von EBZ-Bewilligungen (Art. 13 PaR)

Bislang war die Manipulation von EBZ-Bewilligungen gestützt auf eine Bestimmung des Polizeireglements vom 20. Oktober 1964 strafbar. Das revidierte Polizeireglement enthält diese Strafbestimmung nicht mehr. Sie soll aufgrund der Materie im Parkierreglement verankert werden.

2.10 Sonderregelungen (Art. 14 PaR)

Die bestehende städtische Parkierorganisation trägt der Alltagssituation Rechnung, genügt aber bei Grossveranstaltungen wie etwa OLMA oder CSIO nicht. Die Polizei ist bei Anlässen mit einem hohen Besucherandrang gezwungen, Sonderparkierregelungen einzuführen, welche von der ordentlichen Signalisation und Markierung abweichen. Aus Gründen der Gleichbehandlung ist das Parkieren auf diesen Sonderparkierfeldern jeweils auch gebührenpflichtig. Es ist deshalb eine Bestimmung ins Parkierreglement aufzunehmen, welche die polizeiliche Anordnung von Sonderparkierregelungen unter Gebührenerhebung ermöglicht (vgl. hierzu Art. 14 Abs. 2 und 3 PaR). Des weiteren ist es bei Anlässen mit einer hohen Besucherattraktion zur Entlastung der vom Parkerverkehr stark belasteten Quartiere oftmals erforderlich, die Beschränkung der Parkzeit der Blauen Zone vorübergehend auf die Sonn- und Feiertage auszudehnen (vgl. hierzu Art. 4 Abs. 2 PaR).



2.11 Gebührenrahmen (Art. 15 PaR)

Aus den einleitend erwähnten Gründen wird am Gebührenrahmen grundsätzlich keine Änderung vorgenommen. Die geltenden Bestimmungen werden lediglich betreffend der Bewirtschaftung von Kurzzeitparkplätzen im Sinne der geltenden Bestimmungen (sRS 712.22 und sRS 712.23) präzisiert (Abs. 1 Ziff. 1 lit. a) und hinsichtlich Sonderparkierregelungen (Abs. 1 Ziff. 4) sowie schweren Motorwagen ergänzt. Darüber hinaus soll die Möglichkeit geschaffen werden, vergünstigte Jahreskarten abzugeben (Abs. 3). Damit wird möglich, ähnlich wie bei Angeboten des öffentlichen Verkehrs, eine Jahreskarte zum Preis von beispielsweise elf Monatskarten abzugeben.

2.11.1 Kurzzeitparkplätze (Art. 15 Abs. 1 Ziff. 1 lit. a PaR)

Ca. 100 der insgesamt etwa 2'200 bewirtschafteten Oberflächenparkplätze weisen eine Höchstparkierzeit von 15 bzw. 30 Minuten auf. Diese Kurzzeitparkplätze sind an Orten markiert, an denen eine hohe Fluktuation aufgrund der starken Nachfrage nach dem bestehenden Parkraumangebot notwendig ist: beispielsweise beim Hauptbahnhof, beim Marktplatz, an der St.Leonhardstrasse oder an der Gutenbergstrasse. Gemäss dem Allgemeinen Parkiergebührentarif vom 11. Oktober 1994 (sRS 712.22) ist im Stadtzentrum auf den Kurzzeitparkplätzen für das 15 Minuten dauernde Parkieren eine Gebühr von CHF -.60 und für das Parkieren während einer halben Stunde CHF 1.50 zu bezahlen. Diese Gebühren sind seit dem 1. Januar 1995 in Kraft.

In einem Urteil aus dem Jahr 1986 (BGE 112 Ia 39) stellt das Bundesgericht fest, dass bei Parkplätzen für das kurzfristige Abstellen von Fahrzeugen nicht von einer Benützungsgebühr, sondern von einer Kontrollgebühr gesprochen werden kann. Diese Kontrollgebühr wird den Benützenden der Parkfläche als Gegenleistung für die Aufstellung, Wartung und Kontrolle der Parkuhr sowie für das Ausscheiden und Signalisieren entsprechender Parkflächen auferlegt. Das Bundesgericht wies in einem nicht publizierten Entscheid aus dem Jahre 1991 darauf hin, dass nebst der Zeitdauer auch die örtlichen Gegebenheiten einen Einfluss auf die Abgrenzung zwischen gemeinverträglichem kurzzeitigem und längerdauerndem Parkieren als gesteigertem Gemeingebrauch haben (vgl. BGE 122 I 286). In einem städtischen Zentrumsgebiet ist bereits eine Parkierungsdauer von mehr als 15 Minuten als gesteigerter Gemeingebrauch zu betrachten und damit - neben einer allfälligen Kontrollgebühr - eine eigentliche Benützungsgebühr vorzusehen.

Der Gebührenrahmen im geltenden Parkierreglement bringt diese Differenzierung bislang nicht zum Ausdruck. Bei Kurzzeitparkplätzen von bis zu 30 Minuten Parkierdauer ist der



Gebührenrahmen deshalb dahingehend zu präzisieren, dass die Berücksichtigung einer angemessenen Kontrollgebühr bei Kurzzeitparkplätzen zu einer - gegenüber dem geltenden Gebührenrahmen für die übrigen Parkplätze von CHF 2 je Stunde auf 60 Minuten gerechnet - höheren Gebühr führt. Bei Kurzzeitparkplätzen bis 30 Minuten sollen die maximalen Gebühren je Parkiervorgang ausdrücklich genannt werden.

2.11.2 Parkplätze für schwere Motorwagen (Art. 15 Abs. 1 Ziff. 1 lit. b PaR)

Wie einleitend erwähnt, ist im Parkierreglement neu auch die Bewirtschaftung von Car- und Lastwagenparkplätzen oder Wohnmotorwagen vorgesehen. Aufgrund des grösseren Parkraumbedarfes dieser Fahrzeugkategorien ist ein entsprechend erhöhter Gebührenrahmen angezeigt. In der Vorlage 2004 war ein Gebührenmaximum von CHF 8.-/Std. für schwere Motorwagen und CHF 3.-/Std. für Normalparkplätze vorgesehen. Nachdem sich die Bürgerschaft gegen die damals geplante Gebührenerhöhung bei Normalparkplätzen ausgesprochen hat, wird die Maximalgebühr für Car- und LKW-Parkplätze nunmehr auf CHF 6.- pro Stunde festgelegt. Somit bleibt das Gebührenverhältnis für Normal- und Car-Parkplätzen beibehalten.

2.11.3 Sonderparkierregelung (Art. 15 Abs. 1 Ziff. 4 PaR)

Die Gebühr für die polizeiliche Sonderparkierregelung orientiert sich an der Gebühr der Bewilligung für Besucher und Besucherinnen der Erweiterten Blauen Zone (vgl. Art. 15 Abs. 1 Ziff. 3 lit. c).

2.11.4 Abweichende Regelungen (Art. 15 Abs. 2 PaR)

Ausgenommen vom geltenden Gebührenrahmen waren bereits bislang die Parkplätze in Parkgaragen. Neu sollen ausserdem Parkieranlagen von über 30 Parkplätzen vom Gebührenrahmen ausgenommen werden. Mit dieser Norm kann den besonderen Gegebenheiten von Parkieranlagen wie Spelterini, Bogenstrasse oder Gründenmoos noch vermehrt Rechnung getragen werden.

2.11.5 Gebührenreduktion (Art. 15 Abs. 3 PaR)

Bisher werden für Anwohnerinnen und Anwohner ausschliesslich Tages- und Monatsbewilligungen abgegeben. Es soll die Möglichkeit geschaffen werden, Jahreskarten zu lösen. Der mit der Lösung einer Jahreskarte anstelle von zwölf Monatskarten verbundene geringere



administrative Aufwand kann in Form tieferer Gebühren an die Anwohnerinnen und Anwohner weiter gegeben werden.

3 Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

Es wird ein Parkierreglement gemäss beiliegenden Entwurf erlassen. Dieser Beschluss untersteht gemäss Art. 8 Ziff. 1 der Gemeindeordnung vom 8. Februar 2004 dem fakultativen Referendum.

Der Stadtpräsident:
Hagmann

Im Namen des Stadtrates
Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Entwurf Parkierreglement 2006
Reglement über das Parkieren auf öffentlichem Grund (Erweiterte Blaue Zone) vom 15. Mai 1990 (sRS 712.2)
Synopsis Reglement 1990 / Entwurf Reglement 2006

