

## Bericht der vorberatenden Kommission Revision Parkierreglement

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Mitglieder des Parlamentes

Ihre vorberatende Kommission Revision Parkierreglement legt Ihnen folgenden Bericht vor:

### 1. Zusammensetzung der Kommission und Formelles:

Mitglieder Stadtparlament:	Heller Riquet, FDP/XMV, Präsident Auer Lukas, CVP/EVP (ab 1. Juni 2017) Hofer Philipp, CVP/EVP (bis 31. Mai 2017) Oezcebi Atakan, SP-Gewerkschaften-Juso Straub Astrid, SVP Schuhwerk Christine, FDP/XMV Telatin Fabio, SP-Gewerkschaften-Juso Testa Arturo, CVP/EVP
Vertretung Stadtrat:	Brühwiler Konrad, Ressort Einwohner / Sicherheit
Gäste:	Wenk Peter, Leiter Abteilung Einwohner und Sicherheit Schlutt Harry, Bereichsleiter Sicherheit
Protokoll:	Holenstein Nadja, Parlamentssekretärin

Die Kommission behandelte die stadträtliche Botschaft vom 22.08.2016 an 10 Sitzungen in zwei Lesungen und einer elften Sitzung zur Ausarbeitung des vorliegenden Berichts. Sie dankt Stadtrat Konrad Brühwiler, Peter Wenk und Harry Schlutt für die Begleitung und die Beratungen sowie Nadja Holenstein für die Protokollführung. Das Büro des Parlamentes hat mit Beschluss vom 24.04.2017 einen Zwischenbericht zur Kommissionsarbeit verlangt. Diesen hat die Kommission an seiner 10. Sitzung am 12.05.2017 genehmigt und dem Büro zugestellt.

### 2. Grundlagen und generelle Bemerkungen zur Kommissionsarbeit:

Die Kommission dankt dem Stadtrat für die Vorarbeiten. Es steht eine **generelle** und nicht bloss partielle **Reglementsrevision** an. Weiter dankt die Kommission dem Stadtrat, dass er dem Parlament nicht nur einen Entwurf zum Reglement, sondern auch zur dazugehörigen Verordnung und zum Parkierzonenplan vorgelegt hat. Betreffend beidem ist klar, dass deren Erlass nicht in die Zuständigkeit des Parlamentes fällt. Gleichwohl hat die Kommission diese Entwürfe summarisch durchberaten und Erkenntnisse daraus in die Beratungsarbeiten zum Reglement einfließen lassen.

Mit der **Stossrichtung der Botschaft des Stadtrates** ist die Kommission **einverstanden**. Die Kommission schlägt nur nebensächliche neue politisch-gestalterische Elemente vor; so hat sie etwa betreffend die Privilegierung via Dauerparkierkarten neue Sonderwünsche berücksichtigt.

Die Kommission hat den Grundaufbau des Reglements unangetastet belassen. **Eintreten auf die stadträtliche Vorlage** war darum unbestritten. Systematische Überarbeitungen wurden in der Regel nur dort vorgenommen, wo dies durch den Einschub von Artikeln (Beispiel: Bessere Darlegung der verschiedenen Arten von Dauerparkierkarten) oder Umstellungen innerhalb eines Artikels relativ einfach möglich war. Nur schon diese systematische Überarbeitung hatte Konsequenzen. Vgl. dazu etwa neu Art. 2 Abs. 3 und 4 sowie Art. 6 als Folge der Klärung des Begriffs „Parkierverbotszone“.

Weiter sorgte die Kommission dafür, dass die **Wortwahl im Reglement mit derjenigen im übergeordneten Recht übereinstimmt**. Auch dies hatte Konsequenzen. Vgl. dazu etwa den inexistenten Begriff „Invalidenparkierfeld“ und neu Art. 8.

Im Rahmen der systematischen Durchdringung des Reglements klärte die Kommission nebenher Grundsatzfragen. So etwa ob die Stadt auch auf privatem Grund via Ordnungsbussenverfahren und regierungsrätlichem Delegationsbeschluss Parkieranordnungen durchsetzen kann oder ob dort der zivilrechtliche Besitzerschutz gilt. Im Rahmen dieser Diskussion ergab sich, dass die Stadt bei Privaten teils Areale mietet, um sie der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen (so Lindenhof), teils öffentlichen Grund Privaten vermietet (so Bodmerallee) und fallweise Gebühren fürs Durchsetzen von Parkieranordnungen auf Privatarealen erhebt (so Novaseta). Weiter ist allgemein bekannt, dass der Stadtrat, bzw. die Verwaltung, bei gewissen Begebenheiten, etwa Gross-Veranstaltungen oder Bautätigkeit, Sonderparkieranordnungen erlässt. Weil die Kommission die entsprechenden **Anordnungen des Stadtrates** als angebracht erachtet hat, hat sie dafür gesorgt, dass für solche Anordnungen eine **gesetzliche Grundlage** im Reglement zu finden ist. Dies, damit die Anordnungen, falls sie in Frage gestellt werden, auch rechtlich Bestand haben. Ebenso wird der Stadtrat via Reglement angehalten, mit Verträgen weiterhin für Parkierraum im öffentlichen Interesse zu sorgen; dies, indem etwa privater Parkierraum besser genutzt wird.

Vorausschauend hat die Kommission versucht, sich abzeichnende **technische Entwicklungen bereits jetzt im Reglement zu berücksichtigen**. Vgl. dazu etwa neu Art. 15 Abs. 2.

Obschon Hauptziel des Parkierreglements die bessere Nutzung des vorhandenen öffentlichen Parkierraums ist, hatte die Kommission stets auch die **finanzielle Tragweite des Parkierreglementes** im Auge. Die Stadt erwirtschaftet als Entgelt für die Benützung von öffentlichem Grund durch parkierende Autofahrer gut Fr. 300'000 Gebühren und weitere Fr. 300'000.00 via Ordnungsbussenverfahren und regierungsrätlichem Delegationsbeschluss wegen Übertretungen von Parkiervorschriften; dies beides jährlich netto, somit gut 2 Steuerprozent. Zu den Bussen sei bemerkt, dass sich Gemeinden beim Kanton um die Delegation für die Ahndung von Übertretungen, vorweg betreffend den ruhenden Strassenverkehr, u.a. darum bewerben, weil dies Gewinn abwirft. Die Ahndung sonstiger Delikte, wo, entsprechend dem Grundsatz, Strafen soll kein Geschäft sein, die Kosten die Erträge deutlich übersteigen, ist weiterhin Kantonssache.

Weiter war sich die Kommission bewusst, dass das Parkierreglement ein ziemlich **emotionales Geschäft** ist. Zwar ist rational jedem klar, dass Gebühren in Zusammenhang mit dem Parkieren auf öffentlichem Grund im Vergleich zu den sonstigen Kosten für ein Fahrzeug gering sind. Dito begreift jeder, dass er vielfach nur Dank Restriktionen im Parkierreglement am Zielort überhaupt freien Parkierraum findet. Diese Einsicht schwindet aber rasch, wenn man selber Parkiergebühren zu zahlen oder die Parkscheibe zu stellen vergessen hat. Das Parkierreglement der Bevölkerung verständlicher zu machen und Emotionen abzubauen, ist einer der Zwecke der drei Lesungen im Parlament.

### 3. Detailberatung

Die Detailanträge der Kommission ergeben sich aus der beiliegenden synoptischen Darstellung. In der ersten Spalte finden Sie den Text gemäss geltendem Parkierreglement, in der zweiten den Text gemäss Botschaft des Stadtrates und in der dritten den Text gemäss Anträgen Ihrer Kommission. **Änderungsanträge** des Stadtrates sind rot vermerkt; diejenige Ihrer **Kommission blau**.

Sodann gestattet sich die Kommission unter Verweis auf die synoptische Darstellung folgende

### 4. Bemerkungen zu den Anträgen

#### I. Allgemeines: Titel ging vergessen

#### Art. 1 Grundsatz

Abs. 1:

- Weil „Parkieren“ begrifflich mit Abstellen von Motorfahrzeugen und Anhängern verbunden ist, kann auf deren Anführen verzichtet werden, zumal auch Parkieranordnungen für Fahrräder denkbar sind.
- Das Anführen des Datums beim Zitieren von Gesetzen entspricht den kantonalen Richtlinien. Wird die Standard-Abkürzung angeführt, kann in der Folge darauf zurückgegriffen werden.
- Das Parkier-Reglement ist anzuführen, weil es eine der Restriktionen zum freien Parkieren ist.
- Das Parkieren ist nicht nur frei von Kosten (= kostenlos), sondern auch zeitlich frei.

Abs. 2:

- Auch Grundstücke anderer öffentlicher Körperschaften (Schulgemeinden etc.) oder von Privaten (unumzäunte Vorplätze, Parkierareale etc.) können öffentlich zugänglich sein. Dort kann die Stadt keine Parkieranordnungen erlassen, ausser es gibt eine gesetzliche Grundlage dazu (Beispiel: Einkaufszentren ab 100 Parkfeldern). Abs. 2 muss sich darum auf den öffentlichen Grund der Stadt beschränken.
- der Bewirtschaftungspflicht unterstellen = monetär bewirtschaften

neuer Abs. 3:

- Neue Norm, die das Beschaffen von Parkierraum durch die Stadt legitimiert. Beispiel Lindenhof. Angeregt wird auch der Abschluss von Verträgen für die Bewirtschaftung von Privat-Arealen und Arealen anderer öffentlich-rechtlicher Körperschaften. Umgekehrt kann die Stadt so auch öffentlichen Grund auf Dauer an Private vermieten. Beispiel: Bodmer-Allee.

Abs. 4:

Redaktionelle Änderung (Zitieren der kantonalen Gesetzesbestimmung).

#### Art. 2 Parkierfelder, Parkierflächen, Zonen, Sektoren und Parkierzonenplan

- In diesem Artikel werden auch die Begriffe Sektoren und Parkierzonenplan definiert. Sie sind demzufolge im Randtitel aufzunehmen.

Abs. 1 und 2:

- Abtausch. Grund: Zuerst wird definiert, was in der nachfolgenden Bestimmung erwähnt wird.

Abs. 3 und neu Abs. 4:

- Ingress: Redaktionelle Verbesserung
- übriges Stadt-Gebiet als „Auffang-Becken“ am Schluss angeführt.
- Eine Parkierverbotzone ist keine selbständige Parkierzone, sondern ein Unterbegriff dazu. Folgen: neuer Absatz 4. Definition siehe Art. 6. Streichung von Art. 35 Abs. 2.
- Kurzzeitparkierfelder sind Einzel-Parkplätze und somit keine Zonen. Folge: Streichen. Definition siehe Art. 7.

Abs. 7:

- Bedarf nach Kurzzeitparkierfeldern gibt es nur in blauen und monetär bewirtschafteten Zonen.
- Die Kommission hat es abgelehnt, Kurzzeitparkierfelder als Felder in einer Blauen Zonen mit Beschränkung der Parkierdauer auf 30 Min. (= gesetzliche Minimaldauer) zu definieren.

### **Art. 3 Tagsüber nicht bewirtschaftete Zonen**

- Redaktionelle Verbesserung durch Demonstrativ-Adjektiv
- Verweis auf Nachtgebühr-Regelung gemäss IV. Titel

### **Art. 4 Blaue Zonen**

Abs. 1:

Nennen des Artikels der zitierten Gesetzesbestimmung und deren Zitieren gemäss kantonalen Richtlinien.

Abs. 2:

Die Kommission hat es abgelehnt, den gesetzlich festgelegten „Grundsatz“-Geltungszeitraum und die „Grundsatz“-Parkierdauer auszudeutschen (anders Art. 5 Abs. 1).

### **Art. 5 Monetär bewirtschaftete Parkierzonen**

Abs. 1:

Anführen, dass Geltungszeitraum für die Gebührenpflicht grundsätzlich die ganze Woche ist.

Abs. 2:

Der Stadtrat kann für bestimmte Parkierzonen, allenfalls Parkierfelder, eine maximale Parkierzeit festlegen, die aufs Mal „gekauft“ werden kann; dies kann fallweise auch weniger als 3 Std. sein.

Abs. 4:

Der Stadtrat soll nicht nur den grundsätzlichen Geltungszeitraum gemäss Abs. 1 ausdehnen oder verkürzen können, sondern auch Ausnahmen zum grundsätzlichen Nachzahlungsverbot gemäss Abs. 3 festlegen können.

### **Botschaft Art. 6 Kurzzeitparkierfelder**

In den Art. 3 – 7 werden lauter „Zonen“ definiert. Kurzzeitparkierfelder in Art. 6 zu definieren, ist darum ein „Fremdkörper“. Vorschlag: Verschieben in Art. 7, wo zugleich das Wesentliche von Kurzzeitparkierfeldern geregelt wird, nämlich deren Gebührenfreiheit.

### **Art. 6 Parkierverbotszonen**

In Parkierverbotszonen ist das Parkieren nicht generell verboten, sondern nur ausserhalb von markierten Parkierfeldern. Sind Parkierfelder markiert, darf ausserhalb dieser Markierungen nicht geparkt werden. Parkierverbotszonen werden erlassen, damit Strassen, wo keine Parkierfelder markiert sind, nicht mit Parkierverbot-Signalen bestückt werden müssen. Vgl. auch vorstehend Art. 2 Abs. 4.

### **Art. 7 Kurzzeitparkierfelder**

Abs. 1.

- Das Integrieren von „Invalidenparkierfelder“ in einer Bestimmung mit dem Randtitel „Gebührenfreies Parkieren“ ist ein doppelter gesetzgeberischer Missgriff. Zum einen kennt das Schweizerische Recht den Begriff „Invalidenparkierfelder“ nicht und zum andern ist die Gebührenfreiheit nicht das Wesentliche von Parkiererleichterungen für gehbehinderte Personen. Die Kommission schlägt vor, diese Parkiererleichterungen in einem neuen Art. 8 separat zu regeln und Art. 7 auf die Regelung von Kurzzeitparkierfelder zu beschränken.
- Der von der Kommission vorgeschlagene Abs. 1 entspricht Art. 6 Botschaft.

Abs. 2:

- Der von der Kommission vorbeschlagene Abs. 2 entspricht Art. 8 Abs. 1 Botschaft.
- Streichen der Ausnahmebestimmung 2. Satz. Grund: Stadtrat kann statt eines Kurzzeitparkierfeldes, das gebührenpflichtig sein soll, es als monetär bewirtschaftet erklären und die Parkierzeit gemäss Art. 5 Abs. 2 kurz halten.

Abs. 3:

Der Parkierzonenplan ist ein Übersichtsplan, wo alle Besonderheiten betreffend Parkier-Bestimmungen eingetragen sind. Die Lage von Kurzzeitparkierfeldern gehört in einen solchen Plan.

### **Art. 8 (neu) Parkierungserleichterungen für gehbehinderte Personen**

Der Randtitel mag gestelzt sein, entspricht aber der VRV. Zudem wird am Beispiel des Taubstummen klar, dass ein Randtitel „Parkiererleichterungen für Invalide“ falsch ist. Taubstumme sind zwar invalid, in der Regel aber betreffend Mobilität nicht auf Erleichterungen angewiesen.

Abs. 1:

Die Parkierungserleichterung bezieht sich nicht nur auf Gehbehinderte, sondern auch auf deren Chauffeure. Weiters dürfen solche Personen bestimmte Parkierverbote missachten und in Blauen Zonen länger als normal parkieren. Der Komplex ist eidgenössisch geregelt. Darum genügt ein blosser Verweis.

Abs. 2:

Die Befreiung von Parkiergebühren ist nicht zwingend. Man denke etwa an den vermögenden und mit hohen Renten versehenen Gehbehinderten. So lange Parkierautomaten aber noch zu bedienen sind, rechtfertigt sich, Gehbehinderten den Gang zu solchen Automaten zu ersparen. Die Befreiung von Parkiergebühren „funktioniert“ zumindest derzeit nicht bei Schrankensystemen. Weiters darf Privaten die Gebührenbefreiung auf deren Parkfeldern nicht vorgeschrieben werden. Sodann ist klar, dass Gehbehinderte und ihre Begleitpersonen nicht nur auf Parkfeldern gemäss neuem Art. 8 Abs. 3 keine Parkiergebühren zahlen, sondern auch auf sonstigen Parkierfeldern. Dagegen bewirkt die Gehbehinderung keine Befreiung von den Nachtparkiergebühren.

Abs. 3:

Was landläufig als „Invaliden-Parkplätze“ gilt, sind Parkierfelder, die gehbehinderten Personen und deren Chauffeure vorbehalten sind. Selbstverständlich dürfen diese Personen mit ihren Parkkarten auch „Nicht-Invaliden-Parkplätze“ belegen. Die Zuständigkeit, „Invaliden-Parkplätze“ auszuscheiden, liegt beim Stadtrat.

Abs. 4:

Parkierfelder, die gehbehinderten Personen vorbehalten sind, sind analog zu Kurzzeitparkierfeldern im Parkierzonenplan einzuzeichnen.

### **Art. 9 (neu) Parkieren von Gesellschaftswagen**

Botschaft Verordnung Parkierreglement Art. 14 Befreiung Gebührenpflicht Abs. 5 lautet:

„Die Benützung der Carparkplätze ist für Cars unentgeltlich.“

Dies ist erneut ein doppelter Missgriff. Der Begriff „Car“ existiert im hiesigen Strassenverkehrsrecht nicht; es führt den Begriff „Gesellschaftswagen“ an. Zudem spricht das Reglement nirgends von Parkplätzen, sondern von Parkierfelder (Art. 2). Gegen das Ausscheiden von Parkierfeldern für Gesellschaftswagen ist nichts einzuwenden, doch soll dem Stadtrat die Kompetenz eingeräumt werden, diese gegebenenfalls zeitlich oder monetär zu bewirtschaften. Zudem sind solche „Spezial-Parkierfelder“ wieder analog zu Kurzzeitparkierfelder und Parkierfelder, die gehbehinderten Personen vorbehalten sind, im Parkierzonenplan einzuzeichnen.

### **Art. 10 (neu) Ausnahmen**

Das Korsett des Parkierreglementes ist nach Meinung der Kommission zu eng. Dies ist auch der Grund, weshalb der Stadtrat etliche Regelungen, etwa betreffend Dauerkarten, auf dem Verordnungsweg erlassen hat. Dies, obschon regelmässig erteilte Parkierprivilegien und die dafür erhobenen Gebühren klar einer gesetzlichen Verankerung im Parkierreglement erfordern. Selbst

wenn die gängigsten Typen dieser Parkierprivilegien neu im Parkierreglement umrissen werden, ist sich die Kommission bewusst, dass es immer noch unvorhersehbare „Spezial“-Fälle geben wird, wo der Stadtrat handeln und gegebenenfalls auch Gebühren erheben können soll. Dies ruft nach einer entsprechenden Ausnahmegestaltung, die andererseits mit Restriktionen zu versehen ist, damit sie nicht zum Schlupfloch wird, das Parkierreglement generell zu umgehen.

Konkret schlägt die Kommission mit neuem Art. 10 mit dem Randtitel „Ausnahmen“ Folgendes vor:

Abs. 1:

Der Stadtrat soll Abweichungen zum Reglement beschliessen können, um besonderen Umständen Rechnung zu tragen; dies etwa durch weitere Typen von Dauerparkierkarten.

Abs. 2:

Solche Beschlüsse, bzw. Dauerparkierkarten, müssen zeitlich und örtlich beschränkt sein; d.h. sie dürfen nicht grosse Teile der Stadt betreffen und dürfen nicht von Dauer sein; andernfalls hätte der Stadtrat auf dem üblichen gesetzgeberischen Weg eine Reglementsrevision zu initiieren.

Abs. 3:

Erfolgen solche „Ausnahme-Beschlüsse“ auf Gesuche Dritter, erhebt die Stadt Gebühren, die ihren minimalen Einnahmefällen entsprechen, bzw. Gebühren, die dem direkten oder indirekten finanziellen Vorteil der Gesuchsteller entsprechen. Ausnahmsweise kann der Stadtrat auf das Erheben von Gebühren verzichten; dies indiziert gleichzeitig, dass er Gebühren auch bloss ermässigen kann.

Die Kommission erachtet diese Ausnahmegestaltung, auch wenn sie in der Botschaft nicht erwähnt wird, unerlässlich, um das Parkierreglement praxistauglich zu machen.

## **II. Gebühren**

Die Kommission schlägt vor, Dauerparkierkarten nicht im selben Titel wie sonstige Gebühren zu reglementieren, sondern Dauerparkierkarten einen eigenen Titel zu widmen.

### **Art. 11 Allgemeines**

- Damit der Randtitel des Artikels nicht gleich wie Titel II. lautet, wurde er in „Allgemeines“ umbenannt.
- Abs. 1 Botschaft wurde an den Schluss versetzt und beschränkt sich neu nur noch auf die Gebührenerhebung und nicht mehr auf Dauerparkierten.

### **Art. 12 Gebühren für Parkierfelder**

Abs. 1:

Redaktionelle Verbesserungen

Abs. 2:

Die Regelung der Gebührenerhebung für Parkierfelder mit Bewirtschaftungszwang soll neu in einem separaten Art. 13 erfolgen. Grund ist, dass dort zwingend diverse Details zu regeln sind.

### **Art. 13 (neu) Gebühren für Parkierfelder mit Bewirtschaftungspflicht**

Abs. 1 und 2:

Parkierfelder sind für Einkaufszentren sensibler Punkt. Einerseits will man keine „Dauerparkierer“, andererseits die emotional reagierende motorisierte Kundschaft mit Parkiergebühren und Bussen nicht vertreiben. Der Kanton verlangt für Parkierfelder ab 100 Feldern spätestens ab der 91. Minute eine monetäre Bewirtschaftung. Bei Schranken-Systemen kann eine kommunale Vorschrift, wonach eine Gebühr schon vor der 91. Minute zu erheben ist, durch eine Rückvergütung (formloses Abstempeln des Parkscheins) leicht unterlaufen werden. Dies ist bei Parkuhr-Kontrollsystemen technisch nicht möglich. Die Kommission möchte für gleich lange Spiesse sorgen und schlägt darum eine einheitliche Gebührenerhebung spätestens ab der 61. Minute vor; dies bei einem Verbot von Rückvergütungen über die 61. Minute hinaus.

Abs. 3 und 4 sowie 6:

Während den Geschäftsöffnungszeiten gilt der Gebührenrahmen gemäss Art. 12 Abs. 2. Ausserhalb dieser Zeiten sind an den Parkierfeldern Berechtigte frei, ob und wem sie zu welchen Konditionen die Felder zur Verfügung stellen wollen. Die Kommission regt an, dass ausserhalb der Geschäftsöffnungszeiten solche Felder möglichst der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen (Nachtparkieren, Grossanlässe). Dazu dient u.a. Art. 1 Abs. 3 sowie Art. 13 Abs. 6.

Abs. 5:

Auf Grund der Tatsache, dass Betreiber von Einkaufszentren Kunden nicht verärgern wollen, haben die Überwachung der Parkfelder und die Sanktionierung von Übertretungen durch die Stadt und nicht durch einen Überwachungsdienst des Einkaufszentrums zu erfolgen.

### **Art. 14 (neu) Gebühren für die Überwachung von Parkierfeldern**

Private können ihre Parkierfelder privatrechtlich via Art. 258 Zivilprozess-Ordnung (= „Amtsverbot“) oder öffentlich-rechtlich via vom Kanton bewilligte Parkier-Anordnungen (z.B. Strassenverkehrssignal „Parkieren verboten ausgenommen Berechtigte“) vor Unberechtigten schützen. Übertretungen solcher strassenverkehrsrechtlicher Anordnungen werden auf Grund des Delegationsbeschlusses des Regierungsrates via Ordnungsbussen-Verfahren von der Stadt geahndet; dies auf privatem und öffentlichem Grund. Die entsprechenden Bussen fallen in die Stadtkasse. Dieweilen die Bussenerhebung auf öffentlichem Grund klar Gewinn abwirft, übersteigt nach Meinung der Stadt der Kontrollaufwand auf privatem Grund den entsprechenden Bussenertrag; dies u.a. auch bei Einkaufszentren mit mehr als 100 Parkierfeldern, die zwingend strassenverkehrsrechtlich von der Stadt zu kontrollieren sind. Um diesen „Fehlbetrag“ auszugleichen, erhebt die Stadt gemäss Art. 6 Abs. 3 Verordnung zum Parkierreglement von den Berechtigten solcher Parkierfelder darum aktuell eine Kontrollgebühr von Fr. 30.00 pro Feld und Jahr.

Via Verordnung können keine Gebühren erhoben werden. Sie bedürfen einer Basis im Gesetz, d.h. im Parkier-Reglement. Trotz Bedenken, ob tatsächlich ein zu deckender „Fehl-Betrag“ vorliegt und ob für eine strafrechtliche Ahndung von Übertretungen überhaupt Gebühren verlangt werden dürfen, hat die Kommission mit dem vorgeschlagenen neuen Art. 14 die entsprechende Basis geschaffen. Da bei Schrankensystemen keine Zeitkontrollen vorzunehmen sind, sondern lediglich etwa das Einhalten von Parkiermarkierungen zu kontrollieren ist, wird auf solchen Parkierfeldern keine „Kontrollpauschale“ erhoben.

Zur Regelung von Einzelheiten hat die Stadt gemäss Abs. 2 analog zu Art.13 das Gespräch mit den Berechtigten zu suchen. Ziel soll nach Meinung der Kommission wiederum sein, dass die Parkierfelder ausserhalb von Geschäfts- und Bürozeiten als Parkierraum angeboten werden.

### **III. Dauerparkierkarten oder Parkierbewilligungen**

Die Botschaft sieht lediglich für Dauerparkierkarten für Anwohnende und ansässige Geschäftsbetriebe einen eigenständigen Artikel vor. Dauerparkierten für unregelmässige Arbeitseinsätze, Handwerker, Bootsplatzmieter und Hotelgäste wurden in einen einzigen Artikel gepresst. Die Kommission erachtet dies als inkonsequent und im Widerspruch zum Grundsatz, dass pro Artikel nur ein Sachverhalt geregelt werden sollte. Sie schlägt darum einen Ingress-Artikel 15 vor, worin alle Typen von Dauerparkierkarten aufgelistet werden und in der Folge pro Dauerparkierkarten-Typ einen Artikel. Der Kommission ist klar, dass diese Auflistung nicht alle Spezial-Fälle erfassen kann; eine weitere Berechtigung für die Ausnahme-Bestimmung Art.10.

### **Art. 15 (neu) Typen von Dauerparkierkarten oder Parkierbewilligungen**

Die Verwaltung machte die Kommission darauf aufmerksam, dass das Kartensystem bald durch Parking-Cardsysteme oder elektronisch lesbare Vignetten ersetzt werden könnte. Um eine Revision des Parkierreglementes zu vermeiden, hat die Kommission Abs. 2 aufgenommen und dies im Randtitel mit „oder Parkierbewilligungen“ zum Ausdruck gebracht.

### **Art. 16 Typ A für Anwohnende**

Anwohnende haben ihre Fahrzeuge und Anhänger grundsätzlich 24 Stunden in der Umgebung parkiert. Wohnt ein Geschäftsbetreiber nicht in seiner Geschäftsliegenschaft und ist er somit nicht Anwohner, hat er Fahrzeuge und Anhänger nur während seinen Arbeitszeiten vor seiner

Geschäftsliegenschaft parkiert. Er ist demzufolge Pendler und kann von der entsprechenden Dauerparkierkarte profitieren.

Abs. 2:

Es besteht akute Gefahr, dass Dauerparkierkarten wertlos werden, weil im Verhältnis zu den verfügbaren Parkplätzen zu viele Karten ausgestellt werden. Die Kommission hat darum zu Art. 7 Abs. 3 Verordnung Parkierreglement die fehlende reglementarische Basis geschaffen.

Abs. 4:

Dauerparkierkarten lauten auf ein oder mehrere Kontrollschilder, gelten aber nur für das Fahrzeug oder den Anhänger, bei oder in welchem sie aufliegen.

### **Art. 17 Typ B für Arbeitseinsätze**

Abs. 3: Vgl. Kommentierung von vorstehend Art. 16 Abs. 4

Abs. 4:

Damit gemeinnützigen Organisationen nicht monatlich Karten abgegeben werden müssen, kann ihnen Jahreskarten abgegeben werden.

### **Art. 18 Typ C für Handwerksbetriebe**

Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, einheimische Handwerker benötigen nicht nur Dauerparkierkarten für Arbeitseinsätze Typ B, allenfalls ausgestaltet als Jahreskarten, sondern eine günstige Parkiermöglichkeit via eine Jahres-Dauerkarte, beschränkt auf bestimmte Zonen oder Sektoren. Dagegen beinhaltet die Karte nicht das dauernde Parkieren während der Nacht. Gewerblich Tätige haben für eine permanente Abstellmöglichkeit ihres Fuhrparks auf privatem Grund zu sorgen. Die Jahresgebühr hat die Kommission im Gegenzug auf Fr. 300.00 festgelegt.

### **Art. 19 Typ D für Pendler**

Abs. 1:

Berechtigt zum Kartenbezug sind unselbständig und selbständig erwerbende Pendler; beide benötigen ausserhalb der Geschäfts-, bzw. Arbeitszeit, d.h. vorweg nachts und an Wochenenden, keine Parkiermöglichkeit. Die Kommission hat es abgelehnt, für Arbeitnehmer der Stadt eine spezielle Pendlerkarte zu reglementieren. Die Stadt ist, vom Parkierreglement her betrachtet, Arbeitgeber wie jeder Dritte.

Abs. 2:

Wiederum besteht Gefahr, dass die Nachfrage nach Pendlerkarten im Verhältnis zu den zur Verfügung stehenden Parkplätzen zu gross ist. Vgl. dazu auch Kommentierung zu vorstehend Art. 16. Der Stadtrat wird darum ermächtigt, auf dem Verordnungsweg zu definieren, wer Pendler im Sinne des Parkierreglementes ist und wem zuzumuten ist, seinen Arbeitsplatz oder Geschäftssitz nicht per Motorfahrzeug aufzusuchen; allenfalls kann jahreszeitlich unterschieden werden.

### **Art. 20 Typ E für Gäste gewerblicher Beherberger**

Diese Dauerparkierkarte ist nicht nur Hoteliers, bzw. deren Kunden, vorbehalten, sondern für jedermann gedacht, der gewerblich Personen beherbergt. Die Kommission ist der Meinung, Blocks solcher Karten, die mit dem Datum versehen, Gästen abgegeben werden können, sollten nicht gratis sein.

### **Art. 21 Typ F für Mieter von Boots- und Liegeplätzen**

Mit Bedacht hat die Kommission Anhänger nicht aufgeführt. (Boots-)Anhänger sollen im Bereich des Hafens nicht mit Dauerkarten kostengünstig und über lange Zeit parkiert werden dürfen.

### **Art. 22 (neu) Typ G für die Jugendförderung**

Mit Nachdruck wurde von Kommissionsmitgliedern via Parkierreglement Sport- und Jugendförderung verlangt. Eine Entschädigung aus Geldern gemäss Art. 11 wurde verworfen und eine spezielle Gratis-Dauerparkierkarte verlangt. Klar ist, dass die kreierte Dauerparkierkarte Typ G

nicht für Parkierfelder mit Schrankensystemen, sondern nur in Blauen Zonen und auf mit Ticket-Automaten bewirtschafteten Feldern gilt. Im Gegenzug zur Gratisabgabe wird vorgeschlagen, die Geltung von Dauerparkierkarten Typ G auf die Trainingszeiten von Jugendlichen, örtlich auf den Bereich, wo sich die Trainingsstätten befinden sowie persönlich auf Trainer und Trainerinnen von Vereinen zu beschränken, die Beiträge der Stadt für die Jugendförderung erhalten.

#### **IV. Gebührenpflichtiges Parkieren in der Nacht**

##### **Art. 23 Grundsatz**

Nur Anwohnende und Mieter von Bootsliegplätzen (Dauerparkierkarten A und F) sind von der Nachtparkier-Gebühr befreit. Anwohnende benützen öffentlichen Parkierraum als „Aufbewahrungsort“ für ihr Privat-Fahrzeug; Bootsbesitzer verweilen manchmal wochenlang auf dem See. Die Höhe der Gebühr ist für beide Typen von Dauerparkierkarten gleich. Auch wenn die Karte auf mehrere Kontrollschilder lautet, ist pro Karte ist nur ein Fahrzeug und nur ein solches gemäss Art. 25 alinea 2 von der Nachtgebühr befreit; d.h. üblicherweise ein PW.

##### **Art. 24 Erfassung sowie Art. 26 und 27 Zahlungs- und Rückerstattungsmodalitäten**

- Selbstverständlich ist das gelegentliche Abstellen von Fahrzeugen und Anhängern in der Nacht nach wie vor grundsätzlich frei. Bezahlt werden muss die Nachtgebühr nur, wer innert sechs Monaten bei nächtlichen Stichproben, die ca. alle Monate durchgeführt werden, vier Mal gesichtet worden ist. Mit grosser Wahrscheinlichkeit handelt es sich somit um einen Dauer- und um keinen sporadischen Parkierer. Im Übrigen sei auf die Zahlungs- und Rückerstattungsmodalitäten gemäss Art. 26 f. verwiesen.
- Abs. 3 von Art. 26 kann als Selbstverständlichkeit gestrichen werden.

##### **Art. 25 Gebührenhöhe**

- LKW sind schwere Motorfahrzeuge (ab 3,5 t Gesamtgewicht). Sie sind deshalb nicht gesondert aufzuführen. Zudem existiert der Begriff „Lastkraftwagen“ im schweizerischen Recht nicht.
- Schwere Motorfahrzeuge dienen vorweg der gewerblichen Nutzung und sollen darum ihren „Standort“ nur ausnahmsweise auf öffentlichem Grund haben. Ebenso sollen Wohnmobile und Anhänger aller Art, so insbesondere auch Wohnanhänger, nach Meinung der Kommission einen „Standplatz“ auf privatem Grund haben. Anders als PW müssen sie nicht ständig zur Hand sein, weshalb ein „Standplatz“ nicht auf der Strasse vor dem Haus zu sein hat. Selbstverständlich darf jedermann schwere Motorfahrzeuge, Wohnmobile und Anhänger auch in Arbon dauernd auf öffentlichem Grund „lagern“; nur ist dies wegen der Nachtparkiergebühr relativ teuer.

##### **Art. 29 Haftungsausschluss**

Sprachlich korrekt würde der Satz lauten:

„Die Stadt übernimmt keinerlei Haftung für Beschädigungen an Fahrzeugen, Anhängern und an darin lagernden Sachen sowie für Diebstähle von oder aus Fahrzeugen und Anhängern.“ Da dies langfädig ist, schlägt die Kommission folgende Verkürzung vor: „Die Stadt übernimmt keine Haftung für Beschädigungen und Diebstähle“.

**Art. 30 Platzierung von Parkierkarten:** keine Änderungen zum stadträtlichen Vorschlag.

**Art. 31 Wegschaffung von Motorfahrzeugen und Wegfahrsperrern:** Dito

##### **Art. 32 Strafrechtliche Ahndung**

Abs. 1:

Eidgenössisches Recht wird in der Regel von den Kantonen durchgesetzt; so auch das Strassenverkehrsrecht. Grund, dass die Stadt ausnahmsweise u.a. den ruhenden Verkehr überwachen und daraus resultierende Ordnungsbussen kassieren darf, ist ein entsprechender Beschluss des Regierungsrates vom 10.03.2009. Analog zu den angeführten Grundbestimmungen sollte auch dieser Beschluss im Reglement angeführt werden.

Abs. 2:  
Redaktionelle Korrektur.

### **Art. 33 Administrative Ahndung**

Abs. 1:  
Anhebung des maximalen Ordnungsbussenbetrages in Übereinstimmung zu Art. 29 Abs. 2 Reglement über die öffentliche Sicherheit und Ordnung.

Abs. 3:  
selbstverständliche Präzisierung

**Art. 34 Aufhebung bisheriges Recht:** keine Änderungen zum stadträtlichen Vorschlag.

### **Art. 35 Übergangsbestimmung**

Nachdem die Beratungen zu Art. 6 ergeben haben, dass in einer Parkierverbotszone nicht generell nicht parkiert werden kann, sondern nur nicht ausserhalb markierter Felder, kann Absatz 2 ersatzlos gestrichen werden.

## **5. Antrag**

Zusammenfassend beantragt Ihnen Ihre vorberatende Kommission:

- 5.1. Auf die Vorlage Revision des Parkierreglementes vom 21.01.2014 gemäss Botschaft des Stadtrates vom 22.08.2016 sei einzutreten.**
- 5.2. Es seien am stadträtlichen Vorschlag die Änderungen gemäss Spalte 3 der beiliegenden synoptischen Darstellung, bzw. gemäss vorstehenden Bemerkungen Ziff. 4 zu beschliessen.**

Abschliessend bedanke ich mich bei meinen Kommissionskollegen und –kolleginnen für Ausdauer, Geduld und hartnäckiges Mitdenken.

Riquet Heller  
Kommissionspräsident

Arbon, 3. Juli 2017

**Beilage:** Reglement in dreispaltiger synoptischer Darstellung Stand vor 1. Lesung Parlament