

Verordnung Über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 27. März 1968

Sehr geehrter Herr Präsident,
Sehr geehrte Herren Gemeinderäte,

I.

Die auf den 1. Januar 1963 in Kraft gesetzte bundesrätliche Verordnung über die Strassenverkehrsregeln vom 13. November 1962 (VRV) brachte in Art. 20 Abs. 2 eine Vorschrift des Inhalts:

"Wer sein Fahrzeug auf öffentlichen Strassen und Plätzen nachts regelmässig an gleicher Stelle parkiert, bedarf einer Bewilligung, sofern die zuständige Behörde auf dieses Erfordernis nicht verzichtet."

Die Stadt Zug hat bis heute auf dieses Erfordernis weder verzichtet noch darauf bestanden.

Das Bundesgericht hat im Zusammenhang mit der Ueberprüfung der Rechtmässigkeit des Aufstellens von Parkuhren den normalen Gemeingebrauch der öffentlichen Strassen und Parkplätze wie folgt umschrieben:

"Als normalen Gemeingebrauch der öffentlichen Strassen und Parkplätze gilt das Fahren und das Gehen zu Fuss, aber auch das verhältnismässig kurz dauernde Anhalten oder Aufstellen von Fahrzeugen, um das Ein- und Aussteigen von Personen, - das Auf- und Abladen von Gütern, - sowie Verrichtungen ausserhalb des Fahrzeuges, wie Einkäufe und Kundenbesuche zu ermöglichen."

Nicht mehr zum normalen Gemeingebrauch zählt das Aufstellen der Wagen, während seine Benutzer halb- oder ganztägig einer Arbeit nachgehen, oder während der Nacht. Damit ist klar umschrieben, dass das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichen Strassen und Parkplätzen über den Rahmen einer normalen Benutzung hinausgeht, somit einen gesteigerten Gemeingebrauch darstellt. Die öffentlichen Strassen und Plätze dürfen keineswegs als Ersatz für fehlende Garagen oder private Abstellplätze dienen. Ganz abgesehen davon, dass sich damit der Fahrzeughalter einen finanziellen Vorteil verschafft, der ihm schon aus Gründen der Rechtsgleichheit nicht zusteht.

§ 43, Abs. 2 des Baugesetzes des Kantons Zug vom 18.5.1967 regelt das Benützungsrecht der Gemeindestrassen und lautet:

"Der gesteigerte Gemeingebrauch und die Sondernutzung gemeindlicher Strassen und Plätze durch Private bedürfen einer Bewilligung des Einwohnerrates. Die Bewilligung ist zeitlich zu begrenzen. Die Erhebung einer Gebühr für das Recht des gesteigerten Gemeingebrauchs und der Sondernutzung ist zulässig."

II.

Die Benutzer von "Laternengaragen" stellen ein ernsthaftes Hindernis für die öffentlichen Dienste dar. So kommt es häufig vor, dass ganze Strassenzüge nicht ordnungsgemäss gereinigt oder gepfadert werden können, weil die Strassen mit Fahrzeugen überstellt sind. Einige Strassen mussten als Einbahnstrassen signalisiert werden, um zufolge des Dauerparkierens überhaupt noch einen reibungslosen Verkehr aufrecht erhalten zu können.

Sehr oft befinden sich unter den Fahrzeugen solche, die einen ausgesprochen schlechten Allgemeinzustand aufweisen. Durch das heruntertropfende Öl wird der Fahrbahnbelag beschädigt, was der Stadt zusätzliche Unterhaltsarbeiten bringt. Durch das Einführen einer Gebühr werden zwar diese Misstände nicht behoben, jedoch im Laufe der Zeit gemindert. Die Erfahrungen in den Städten Winterthur und Schaffhausen zeigten, dass sich nach Inkraftsetzen der Gebührenordnung, die parkierten Fahrzeuge auf öffentlichen Strassen und Plätzen um rund einen Drittel verminderten.

Zweifellos wirken sich die tagsüber stationierten Wagen von Personen, die zur Arbeit fahren, ebenso störend auf den Verkehrsablauf aus. Es kann dem Werktätigen jedoch kaum zugemutet werden, neben einer Garage oder einem privaten Abstellplatz an seinem Wohnort noch zusätzlich eine private Abstellmöglichkeit am Arbeitsort zu halten.

III.

§ 4 des Reglementes über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund ermächtigt den Stadtrat, die Gebühren festzulegen. Die Gebühr muss in ihrer Höhe so angesetzt werden, dass sich die Fahrzeughalter vermehrt um private Garagierungs- und Abstellmöglichkeiten bemühen, statt die billigere Parkierung auf öffentlichem Grund zu wählen. Andererseits ist eine unerwünschte Steigerung der Mietpreise für private Parkplätze möglichst zu vermeiden. Der Stadtrat beabsichtigt, die Gebühr auf Fr. 15.-- pro Monat festzulegen. Er hofft, dass sich damit möglichst viele Fahrzeughalter um eine private Abstellmöglichkeit bemühen. Dies würde sich auch tagsüber positiv auswirken, da eine grössere Zahl der Fahrzeuge während des Tages an gleicher Stelle stehen und zum Teil selbst in der Innenstadt wertvollen Parkraum belegen.

Vergleichsweise sei festgehalten, dass die Stadt Winterthur seit dem 1. Juli 1965 eine monatliche Gebühr von Fr. 10.-- und die Stadt Schaffhausen seit dem 1. Oktober 1967 eine solche von Fr. 15.-- festgesetzt hat. In beiden Städten ist der Stadtrat ermächtigt, die Gebühren auf Fr. 20.-- bzw. Fr. 25.-- je Monat und Fahrzeug zu erhöhen.

Nach § 17 des Baugesetzes werden die Ersteller von Neubauten verpflichtet, gleichzeitig genügend Garagen oder Abstellplätze zu schaffen. Die Erfahrung zeigt, dass diese Garagen von den Mietern öfters nicht benützt werden, solange noch genügend öffentlicher Parkplatz in unmittelbarer Nähe zur Verfügung steht. Wenn die Öffentlichkeit schon verlangt, dass bei Neubauten Garagen oder Abstellplätze erstellt werden, hat sie auch die Pflicht, dafür zu sorgen, dass diese benützt werden.

IV.

Im Oktober 1963 wurden in Zug während einer Nacht zwischen 01.00 und 02.00 Uhr 319 parkierte Fahrzeuge auf öffentlichen Strassen und Plätzen gezählt. Im November 1967 ergab die Zählung bereits 557 Fahrzeuge, was innerhalb von vier Jahren einer Zunahme von über 70% entspricht. Auf Grund der Auswirkungen in Winterthur und Schaffhausen kann nach Inkrafttreten der Verordnung mit einer Reduktion von rund einem Drittel gerechnet werden. Somit dürften in der Stadt Zug ca. 350 Fahrzeughalter gebührenpflichtig werden. Bei einem Ansatz von Fr. 15.-- ergibt dies einen Brutto-Ertrag von ca. Fr. 63'000.-- jährlich. Dieser Betrag wird dem Fonds zur Beschaffung von Parkplätzen zugewiesen.

V.

Die administrative Erledigung wird möglichst einfach gehalten. Durch das Aussortieren der Adressen der in der Stadt Zug wohnhaften Fahrzeughalter mit der Adrema der Motorfahrzeugkontrolle kann sämtlichen Haltern eine Erhebungskarte zugestellt werden. Nach der Auswertung der eingehenden Karten wird ein Adremasatz erstellt und sämtlichen Bewilligungspflichtigen eine Rechnung zugesandt. Die Erhebung der Gebühr erfolgt nach saisonalen Rücksichten, nämlich per 1. April und per 1. Oktober.

Antrag:

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und dem Beschlussesentwurf zuzustimmen.

Zug, 27. März 1968

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:
R. Wiesendanger A. Grünenfelder

Beilage: Antrag zur Beschlussfassung
Reglementsentwurf

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG Nr.
BETREFFEND REGLEMENT UEBER DAS NAECHTLICHE DAUERPARKIEREN AUF
OEFFENTLICHEM GRUND IN DER STADT ZUG

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnissnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 155
vom 27. März 1968

b e s c h l i e s s t :

1. Das Reglement über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund in der Stadt Zug vom _____ wird zum Beschluss erhoben.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung und nach Genehmigung durch den Regierungsrat des Kantons Zug sofort in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die städtische Rechtssammlung aufzunehmen.

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug,

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

Der Präsident:

Der Stadtschreiber:

REGLEMENT

Über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund

(Gesteigerter Gemeingebrauch)

vom

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

gestützt auf §§ 23 und 43 des Gesetzes betreffend das Gemeinwesen vom 20. November 1876, § 43, Abs. 2 des Baugesetzes des Kantons Zug vom 18.5.1967 und auf § 25 Ziffer 19 der Gemeindeordnung vom 1. April 1962,

beschliesst:

§ 1

Es ist nur mit behördlicher Bewilligung gestattet, Automobile oder Automobilanhänger (Wohnwagen, Lastanhänger usw.) über Nacht regelmässig auf öffentlichem Grund oder auf allgemein zugänglichen städtischen Parkplätzen abzustellen.

§ 2

Die Bewilligung ist mit dem Erlass dieses Reglementes allen in Zug wohnhaften Fahrzeugbesitzern erteilt, die mangels anderer Parkierungsmöglichkeiten auf einen gesteigerten Gemeingebrauch im Sinne von Art. 1 angewiesen sind.

Als Besitzer gilt der Halter oder gegebenenfalls derjenige, dem das Fahrzeug zur selbständigen Benützung überlassen wird.

§ 3

Die Bewilligung gibt keinen Anspruch auf einen bestimmten Platz; sie berechtigt den Besitzer lediglich, das Fahrzeug im Rahmen der jeweils geltenden Vorschriften zu parkieren, ohne jegliche Haftung der Stadt für Beschädigung oder Diebstahl.

§ 4

Für die Bewilligung ist eine monatliche Gebühr zu entrichten. Die Höhe wird vom Stadtrat festgelegt.

Die Gebühren werden für sechs Monate zum voraus erhoben. Beabsichtigt der Fahrzeughalter sein Fahrzeug während mindestens eines Monats nicht im Sinne dieses Reglementes auf öffentlichem Grund zu parkieren, kann die Bewilligung auf dem Polizeiposten zurückgegeben werden. In diesem Falle werden bereits entrichtete Gebühren zurückerstattet; dabei fallen nur ganze Monate in Betracht.

§ 5

In Zug wohnhafte Besitzer, die sich nicht darüber ausweisen können, dass ihnen ein ausübbares Recht zusteht, ihre Fahrzeuge während der Nacht auf privatem Grund zu parkieren, gelten als gebührenpflichtig im Sinne von Art. 2 und 4.

Wer nach der Inkraftsetzung dieses Reglementes gebührenpflichtig wird, hat dies der Stadtpolizei innert 30 Tagen zu melden.

Wer sich über einen privaten Parkplatz ausgewiesen hat, muss diesen benützen.

§ 6

Die Gebühr ist so lange zu entrichten, bis der Fahrzeughalter nachweist, dass er keine Bewilligung mehr benötigt.

§ 7

Die erhobenen Gebühren werden in einen Fonds gelegt, dessen Mittel für die Schaffung von Parkierungsraum zu verwenden sind.

§ 8

Mit der Durchführung dieses Reglementes wird die Stadtpolizei beauftragt.

§ 9

Wer diesem Reglement zuwiderhandelt, namentlich den mit der Abklärung der Gebührenpflicht betrauten Organen unwahre Angaben macht, der Meldepflicht nicht genügt oder die Kontrolle erschwert, wird nach § 8 des Polizeistrafgesetzes bestraft.

§ 10

Dieses Reglement tritt unter Vorbehalt des fakultativen Referendums und nach Genehmigung durch den Regierungsrat sofort in Kraft. Es ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die städtische Rechtsammlung aufzunehmen.

Der Gebührenbezug beginnt ein Monat nach Inkrafttreten dieses Reglementes.

Zug,

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG
Der Präsident: Der Stadtschreiber:

Genehmigt vom Regierungsrat des Kantons Zug

Zug,

NAMENS DES REGIERUNGSRATES
Der Landammann: Der Landschreiber:

Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund

Bericht und Antrag der Spezialkommission vom 3. Juni 1968

Sehr geehrter Herr Präsident,
Sehr geehrte Herren Gemeinderäte,

I.

Die vom Grossen Gemeinderat am 23. April 1968 bestimmte Kommission bestehend aus den Herren

Franz Kung, Präsident
Barth Hansruedi Dr.
Hagenbuch Emil
Kuchen Arthur
Kündig Markus
Kunz Marcel
Nussbaumer Friedrich

beriet an zwei Sitzungen die vorliegende Verordnung. Zu diesen Beratungen wurden die Herren Polizeipräsident W.A. Hegglin, Polizeiinspektor R. Ramp und Polizeisekretär E. Christen beigezogen. Im weitem standen der Kommission die Reglemente und Anträge der Städte Winterthur und Schaffhausen, sowie mehrere Zeitungsartikel, welche sich mit dem Problem des Dauerparkierens befassen, und ein Verzeichnis sämtlicher Parkplätze der Innenstadt zur Verfügung. Vorgängig der Beratungen wurde den Vertretern der Automobilverbände ACS und TCS Gelegenheit geboten, ihre Stellungnahme zu äussern.

Herr W. Schmid vom ACS gab bekannt, dass die Sektion Zug an ihrer GV die Vorlage einstimmig bejaht hat unter der Bedingung, dass die erhobenen Gebühren zweckgebunden zur Schaffung weiterer Parkplätze verwendet werden. Auch sollte ihrer Meinung nach der Stadtkern vom Reglement ausgenommen werden, da sonst leicht ein Recht auf das Parkieren abgeleitet werden könnte. Herr H. Luchsinger vom TCS begründet die ablehnende Haltung der Sektion Zug und des TCS allgemein. Er bestreitet die Notwendigkeit einer Verordnung des Dauerparkierens. Sollte jedoch die Verwendung der Gebührengelder mit einem konkreten Projekt zur Schaffung von Parkraum (z.B. Parkhaus) verknüpft werden, so könnte sich auch der TCS zur Annahme der Verordnung durchringen.

In den Ausführungen beider Verbandsvertreter kam zum Ausdruck, dass mit der Inkraftsetzung der neuen Verordnung der Automobilist eine weitere Belastung erfährt, dass aber andererseits mit der Unsitte des Dauerparkierens auf öffentlichem Grund aufgeräumt werden sollte. Die Vorschläge des TCS-Vertreter, welche u.a. auf Einführung der Blauen Zone, rigorosen Parkierungsverboten und Einbahnstrassen abzielen, würden jedoch das Problem nicht aus der Welt schaffen.

II.

Die nach Abhören der Vertreter von ACS und TCS unter sich beratende Kommission war sich einig, dass in rechtlicher Hinsicht an der Vorlage nicht gerüttelt werden kann, Ebenso kann eindeutig von gesteigertem Gemeingebrauch gesprochen werden. Die Meinungen, ob die Verordnung gerecht, und vor allem, ob sie notwendig sei, gingen jedoch auseinander.

Dass während der Nacht an den meisten Orten keine Parkplatznot besteht, ist unbestritten. Hingegen kann von einer solchen während des Tages gesprochen werden. Die Kommission ist sich bewusst, dass die Verordnung dieses Problem nicht löst. Es kann aber erwartet werden, dass durch den Gebührenzwang die Erstellung privater Abstellplätze gefördert wird und dadurch auch während des Tages eine gewisse Entlastung resultiert.

Inbezug auf die Behinderung öffentlicher Dienste, wie Kehrrichtabfuhr, Schneeräumung, Feuerwehr usw., kann man nur eine geringe Verbesserung der jetzigen Situation erwarten.

Die Frage, ob die Erhebung einer Bewilligungsgebühr gerecht sei, muss bejaht werden. Denn der Halter, welcher sein Fahrzeug auf öffentlichem Grund abstellt, schafft sich nicht nur einen finanziellen Vorteil gegenüber den Benützern privater Parkplätze, resp. Garagen, er belastet auch den Unterhalt der Strassen und Trottoirs, indem durch das Abtropfen von Oel und Treibstoff bei seinem Fahrzeug der Belag Schaden leidet.

Wie in jeder Art von staatlichem Eingriff sind Härtefälle nicht zu vermeiden. So wird es in der Altstadt und in gewissen Gebieten der Innenstadt sehr schwierig sein, auch bei bestem Willen eine Garage oder einen Abstellplatz zu finden. Jene Fahrzeughalter werden eine weiterentfernt gelegene Parkierungsmöglichkeit suchen oder ihren Wagen auf öffentlichem Grund abstellen müssen. Zu den Ausführungen der Sektionsvertreter des ACS und TCS ist folgendes zu sagen:

Wenn von einer Mehrbelastung der Automobilisten gesprochen wird, so ist dies nur bedingt richtig. Auf Grund der Erhebungen der Stadtpolizei werden nur ca. 6 % der Fahrzeughalter betroffen. Gewiss kann bei einer jährlichen Zunahme der Motorfahrzeuge um 10% bei diesem Anteil nicht unbedingt mit einer Abnahme oder einer Stagnation gerechnet werden. Die Erfahrungen von Winterthur und Schaffhausen haben jedoch gezeigt, dass nach Einführung der Bewilligung ca. 30% der Dauerparkierer vom öffentlichen Grund verschwunden sind. Ebenso wird der grösste Teil der Neuhinzukommenden in Aussenquartieren Wohnsitz haben und dort genügend Parkraum zur Verfügung haben. Hier wird sich das im letzten Sommer in Kraft gesetzte Reglement über die Schaffung privater Parkplätze sehr positiv auswirken.

Das Problem der Tages-Dauerparkierer besteht und ruft ebenfalls einer Lösung, kann aber nicht im Rahmen dieser Verordnung geregelt werden. Die in diesem Zusammenhang oft genannte Einführung der Blauen Zone, kann erst diskutiert werden, wenn genügend Parkplätze an der Peripherie des Geschäftszentrums geschaffen sind.

Die verlangte Verknüpfung dieser Verordnung mit einem konkreten Projekt würde eine Verzögerung um mehrere Jahre nach sich ziehen. Die bisherigen Bemühungen zu einer grosszügigen Lösung in Form eines Parkhauses zeitigten trotz der Zusammenarbeit von Verbänden und Stadtbehörden kein Resultat, da die Landbeschaffung zu annehm-

baren Bedingungen unmöglich war. Es wird nach Lösung im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes, der Ueberbauung des Dreispitzplatzes oder weiterer grosser Ueberbauungen gesucht. Der bereits bewilligte Bebauungsplan Neustadt könnte da richtungsgewand wirken.

Die vorgeschlagene Gebühr von Fr. 15.-- pro Monat wird als angemessen beurteilt und wird sich kaum preistreibend auf die privaten Mietgebühren auswirken. Die zu erwartenden Einnahmen aus den Gebühren und den Parkingmetern würden die Verzinsung des für den Bau eines Parkhauses oder unterirdischen Parkplatzes notwendigen Kapitals sicherstellen.

Der Zwang zur Benützung vorhandener privater Parkplätze wird ebenfalls positive Wirkung haben. Es werden gleichzeitig auch jene Fahrzeughalter erfasst, welche trotz eigener Parkierungsmöglichkeit aus Bequemlichkeit oder kommerziellen Ueberlegungen öffentlichen Grund benützen.

Um jedes Missverständnis auszuschliessen, sei hier nochmals darauf hingewiesen, dass mit der Bezahlung der Gebühr kein Recht auf einen reservierten Parkplatz abgeleitet werden kann.

Die angemeldeten Bedenken, dass der Aufwand für Kontrolle und Administration einen grossen Teil der eingegangenen Gebühren aufschlucken würde, teilt die Kommission nicht. Sie beschloss entgegen dem Antrag des Stadtrates, die Gebühren vollumfänglich für die Schaffung von Parkraum zu verwenden. Die Verwaltungskosten sind anderweitig zu belasten. Die nächtliche Kontrolle der Strassen und Plätze durch die Polizei wird keinen personellen Mehraufwand erfordern. Sie erleichtert die Erfüllung anderer polizeilicher Aufgaben, wie das Auffinden entwendeter Fahrzeuge, die Feststellung fahruntüchtiger Wagen u.a.m. Nach Abwägung all dieser Einwände und Vorbehalte beschloss die Kommission bei 4 anwesenden Mitgliedern mit 3 zu 1 Stimme Eintreten auf die Vorlage.

III.

Bei der Detailberatung wurden der Ingress und die Paragraphen 1, 2, 3, 6, 8, 9 und 10 in der vom Stadtrat vorgeschlagenen Fassung beschlossen. Die Kommission nahm folgende Abänderungen oder Ergänzungen vor:

§ 4 Der 2. Satz von Abschnitt 1 wird wie folgt ergänzt:

"Die Höhe der Gebühr wird vom Stadtrat festgelegt."

Der 1. Satz von Abschnitt 2 wird wie folgt abgeändert:

"Die Gebühr wird für sechs Monate zum voraus erhoben."

§ 5 Die Worte zu Anfang des 1. Abschnittes "In Zug wohnhafte Besitzer" werden abgeändert in "Fahrzeughalter", die....

Die Kommission ist der Auffassung, dass alle Fahrzeughalter dieser Verordnung unterstellt werden sollen, also auch solche, welche dauernd ihre Fahrzeuge nachts in Zug abstellen und ihren Wohnsitz anderswo haben.

§ 7 Wie bereits erwähnt, beschloss die Kommission einstimmig die erhobenen Gebühren vollumfänglich für die Schaffung von Parkplätzen zu verwenden. Die Fassung des § 7 lautet demnach wie folgt:

"Die erhobenen Gebühren werden vollumfänglich in einen Fonds für Parkplatzbeschaffung gelegt; dessen Mittel sind ausschliesslich für die Schaffung von Parkierungsraum zu verwenden."

IV.

Die Kommission beschloss einstimmig, die Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund mit den von ihr vorgeschlagenen Änderungen dem Gemeinderat zur Genehmigung zu empfehlen.

Zug, 3. Juni 1968

Für die Spezialkommission:

Franz Küng, Präsident

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG Nr. 141
BETREFFEND REGLEMENT UEBER DAS NAECHTLICHE DAUERPAKIEREN AUF
OEFFENTLICHEM GRUND IN DER STADT ZUG

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 155
vom 27. März 1968

b e s c h l i e s s t :

1. Das Reglement über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund in der Stadt Zug vom 2. Juli 1968 wird zum Beschluss erhoben.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung und nach Genehmigung durch den Regierungsrat des Kantons Zug sofort in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die städtische Rechtssammlung aufzunehmen.
Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug, 2. Juli 1968

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

Der Präsident:

Dr. A. Planzer

Der Stadtschreiber:

A. Grünenfelder

Die Referendumsfrist läuft vom 6. Juli bis zum 6. August 1968.