

6. Parkplatzbewirtschaftung Gemeinde Glarus Süd

Archiv-Nummer
33.01.00

- Genehmigung Reglement über das Parkieren auf öffentlichem Grund
- Kenntnisnahme Gebührentarif
- Kenntnisnahme Parkierungskonzept

Die Unterlagen zur Parkplatzbewirtschaftung (Reglement über das Parkieren auf öffentlichem Grund, Entwurf des Gebührentarifs und Entwurf des Parkierungskonzepts) der Gemeinde Glarus Süd befinden sich im Anhang des Memorials sowie auf der Homepage der Gemeinde Glarus Süd (www.glarus-sued.ch/-Politik/Gemeindeversammlungen/2025).

Die Vorlage im Überblick

Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) und Art. 21 des Strassengesetzes des Kantons Glarus (Strassengesetz) räumen den Gemeinden die Kompetenz ein, ein Parkierungsreglement zu erlassen.

Die Gemeinde Glarus Süd ist mit 430 km² flächenmässig die zweitgrösste Gemeinde der Schweiz. Insbesondere die Weitläufigkeit der Gemeinde Glarus Süd stellt für ein Parkierungsreglement eine immense Herausforderung dar. Aktuell sind ca. 1300 öffentliche Parkplätze auf dem ganzen Gemeindegebiet vorhanden, die genaue Anzahl kann jedoch nicht beziffert werden, da es einige grössere Parkplätze gibt, bei welchen die einzelnen Parkfelder nicht markiert sind. Die jeweiligen Parkplätze (Grösse, Beschaffenheit, Bedarf etc.) variieren jeweils stark.

Mit dem nun vorliegenden neu zu erlassenden Parkierungsreglement regelt die Gemeinde Glarus Süd im Rahmen ihrer Kompetenz das Parkieren von Motorfahrzeugen und Anhängern auf öffentlichem Grund im ganzen Gebiet der Gemeinde.

Der Gemeinderat verfolgte bei der Ausarbeitung des Parkierungsreglements folgende Zielsetzungen:

1. Einfachheit und Nachvollziehbarkeit:

Die aus dem Parkierungsreglement resultierende Parkplatzbewirtschaftung soll verständlich, klar strukturiert und einfach nachvollziehbar sein.

2. Geltungsbereich:

Das Parkierungsreglement soll flächendeckend im Gemeindegebiet Anwendung finden, um ein einheitliches Parkverhalten zu fördern.

3. Faire Gebühren:

Die Parkplatzgebühren sollen angemessen und sozialverträglich ausgestaltet sein. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Gemeinde Glarus Süd sollen nicht unverhältnismässig mit weiteren Gebühren belastet werden.

4. Monitoring und Anpassung:

Ein fortlaufendes Monitoring soll die Grundlage für allfällige Anpassungen bieten.

Der vorliegende Gesetzesentwurf erfüllt diese Anforderungen. Mit der vorgeschlagenen Regelung können die Parkplätze in der Gemeinde Glarus Süd mit verhältnismässigem Aufwand einfach und nachvollziehbar bewirtschaftet werden. Hinzu kommt, dass mit dem

vorgeschlagenen Reglement den geografischen Gegebenheiten der Gemeinde Glarus Süd ausreichend Rechnung getragen wird. Wichtig ist festzuhalten, dass die Gemeinde Glarus Süd aus Sicht des Gemeinderats aktuell über kein generelles Parkierungsproblem verfügt und weitgehend kein sicherheitsrelevantes Wildparkierungsproblem vorliegt, was ein sofortiges Eingreifen rechtfertigen oder erzwingen würde.

6.1 Ausgangslage

Kurt Reifler, wohnhaft an der Thonerstrasse 49, 8762 Schwanden, hat im Rahmen der Gemeindeversammlung vom 23. Juni 2022 den Antrag gestellt, dass der Gemeinderat ein Parkplatzkonzept für die Gemeinde Glarus Süd entwickeln sollte.

Dies aufgrund folgender Punkte:

- Gleichbehandlung aller Fahrzeugbesitzer und -nutzer gegenüber den Menschen, die selber bauen oder sich irgendwo einmieten, anstatt auf öffentlichen Parkplätzen parkieren.
- Aufgrund der Abhängigkeit vom interkantonalen Finanzausgleich ist die Gemeinde angehalten, alle Möglichkeiten zur Mittelbeschaffung zu nutzen – mittelfristig können die Einnahmen die Investitionen und den Betrieb decken und zum Erhalt beitragen.

An der Gemeindeversammlung vom 21. November 2024 erhielt der Gemeinderat den Auftrag, ein Parkplatzkonzept zu erarbeiten. Das Geschäft wurde an der Versammlung intensiv diskutiert. Die Voten zeigten deutlich: Die Meinungen bezüglich eines möglichen Parkplatzkonzepts gingen weit auseinander. Die Spannweite reichte von einem Rückweisungsantrag bis hin zu einem umfassenden Konzept, gemäss welchem regelmässige Nutzerinnen und Nutzer öffentlicher Parkplätze stärker in die Pflicht genommen werden sollten. Letztlich setzte sich der Antrag des Gemeinderats, ein entsprechendes Konzept auszuarbeiten, mit einer Mehrheit durch.

Im Juni 2025 verabschiedete der Gemeinderat das Reglement über das Parkieren auf öffentlichem Grund zuhanden einer Vernehmlassung über den Sommer 2025. Eingeladen waren der damalige Antragsteller Kurt Reifler, die kommunalen Ortsparteien, touristische Organisationen sowie weitere interessierte Stellen.

6.2 Variantenentscheid

Es stellte sich rasch heraus, dass nicht zuletzt aufgrund der geografischen Gegebenheiten und unterschiedlichen Bedürfnissen es äusserst schwierig ist, ein für die Gemeinde Glarus Süd passendes Parkierungsreglement zu erarbeiten. Im Verlauf der Erarbeitung des Parkierungsreglements wurden zahlreiche Varianten diskutiert und geprüft.

Variante 1: Flächendeckende Gebührenpflicht im gesamten Gemeindegebiet:

Diese Variante sieht vor, sämtliche Parkplätze auf dem Gemeindegebiet Glarus Süd gebührenpflichtig zu machen. Ein grosser Vorteil wäre die Gleichbehandlung. Insbesondere würden bei dieser Variante jene Fahrzeugbesitzer, welche selbst zu Hause einen Parkplatz bauen, mit jenen gleichgestellt werden, welche auf öffentlichen Parkplätzen parkieren. Bei dieser Variante würden die Anwohnenden und Arbeitnehmenden mit einer weiteren Gebühr belastet und die Attraktivität der Gemeinde

als Wohnort verringert sich. Im Weiteren wäre der Aufwand enorm, müssten doch alle Parkplätze (auch einzelne Parkplätze) markiert und beschildert werden. Zudem wäre diese Variante mit einem erheblichen Kontrollaufwand verbunden.

Variante 2: Gebührenpflicht nur im «Zentrum»:

Diese Variante sieht vor, einzig Parkplätze in den jeweiligen Dorfzentren zu bewirtschaften. Diese Variante bringt jedoch erhebliche Probleme mit sich. Das grösste Problem ist hier sicherlich die Fairness: Mit welchen Kriterien wird entschieden, welche Parkplätze jetzt im Zentrum sind und welche nicht mehr? Hinzu kommt, dass eine solche Bewirtschaftung für die Bevölkerung wohl nur schwer nachvollziehbar ist. Weiter besteht bei dieser Variante die Gefahr einer allfälligen Verlagerung. Auch liegt das Problem bei dieser Variante darin, dass auch wieder einzelne Parkplätze (und nicht nur Parkflächen) beschildert und markiert werden müssten. Der Gemeinderat erachtet diese Variante hinsichtlich Kosten und Nutzen als nachteilig.

Variante 3: Bewirtschaftungszonen

Diese Variante sieht vor, in sich geschlossene und stark frequentierte Parkflächen zu bewirtschaften, welche primär für eine kurze Zeit und zu einem bestimmten Zweck in Anspruch genommen werden. Zudem soll bei dieser Variante mit einer gezielten Bewirtschaftung von einzelnen Parkplätzen die Sicherheit für alle Nutzergruppen erhöht werden. Der Vorteil liegt hier darin, dass mit einem sehr geringen Aufwand sehr effektiv Parkplätze bewirtschaftet werden können. Die Anwohnenden und Arbeitnehmenden werden bei dieser Variante nicht generell in ihrem Alltag mit einer weiteren Gebühr belastet, sondern nur, wenn sie sich bewusst und für einen bestimmten Zweck in einem in sich geschlossenen Parkfeld entscheiden oder in Ausnahmefällen auf einzelnen Parkplätzen parkieren, welche zur Erhöhung der Sicherheit bewirtschaftet werden. Somit verliert die Gemeinde nicht an Attraktivität als Wohn- und Arbeitsort.

Der Gemeinderat hat am 20. März 2025 beschlossen, die Variante 3 weiterzuverfolgen.

6.3 Parkierungsreglement

Der Entwurf des Reglements über das Parkieren auf öffentlichem Grund sieht vor, dass zwischen den folgenden Zonen unterschieden werden soll:

- **Blaue Zonen, gebührenfrei, aber teilweise zeitlich beschränkt** (vgl. Art. 6 E-Parkierungsreglement)
- **Bewirtschaftungszonen 1-3**, gebührenpflichtig (vgl. Art. 7 Parkierungsreglement)
- **Übrige Gebiete**, gebührenfrei, zeitlich unbeschränkt (vgl. Art. 8 E-Parkierungsreglement)

Blaue Zone

Die blaue Zone ist eine Zone, welche schweizweit anerkannt, üblich und auch auf dem Gemeindegebiet von Glarus Süd bereits vorhanden ist. Aktuell sind solche Parkplätze ausschliesslich im Ortsteil Schwanden zu finden (ca. 32 Parkfelder). Diese blauen Zonen richten sich nach der Schweizerischen Signalisationsverordnung (SSV), Artikel 48a.

Bewirtschaftungszone Zone 1

Die bewirtschaftete Parkzone 1 umfasst in sich geschlossene und stark frequentierte Parkflächen, die primär von Besucherinnen und Besuchern für Freizeit-, Erholungs- oder touristische Zwecke genutzt werden. Das Parkieren in der sogenannten Parkzone 1 soll grundsätzlich gebührenpflichtig sein. Die Gebühren werden im Gebührentarif geregelt. Die ersten 30 Minuten sollen auch in dieser Zone gebührenfrei bleiben. Sie unterliegen einer gezielten Bewirtschaftung, um eine faire Nutzung sicherzustellen, den Verkehr zu lenken und eine nachhaltige Mobilität zu fördern. Von der Bewirtschaftung ausgenommen sind Parkplätze, die vorrangig dem täglichen Bedarf der lokalen Bevölkerung oder dem gewerblichen Verkehr dienen, sowie solche, deren Kontrolle unverhältnismässigen Aufwand erfordern würde.

Gemäss dieser Definition sollen folgende Grundsätze erfüllt sein, damit ein Parkplatz dieser Kategorie angehört:

Nutzungszweck

- Die Parkplätze sollen grundsätzlich vorwiegend zu Freizeit- und Tourismuszwecken genutzt werden.
- Der Parkplatz soll grundsätzlich nicht primär für den lokalen Gewerbe- und Wohnbedarf dienen.

Lage und Umgebung

- Der Parkplatz soll grundsätzlich in sich als geschlossen betrachtet werden können. Erforderlich ist, ob eine Verschmelzung (geografisch) mit einem anderen öffentlichen Parkplatz (ob mehrere Parkfelder oder nur einzelne) möglich ist oder nicht.

Verkehrsaufkommen und Nachfrage

- Die Parkplätze sollen grundsätzlich primär an den Wochenenden, Ferien und Feiertagen hoch frequentiert sein.

Verwaltungsaufwand und Durchsetzbarkeit

- Die Parkplätze sollen sinnvoll bewirtschaftet werden können.
- Die Bewirtschaftung dieser Parkplätze soll einen verhältnismässigen Aufwand verursachen.

Nachhaltigkeits- und Lenkungsaspekte

- Es soll grundsätzlich keine Gefahr bestehen, dass aufgrund der Bewirtschaftung dieser Parkplätze eine Verlagerung der Parkierung erfolgt und damit einhergehend allfällige weitere Probleme verursacht werden.
- Mit der Bewirtschaftung dieser Parkplätze soll die nachhaltige Mobilität gefördert werden können.

Bewirtschaftungszone Zone 2

Die bewirtschaftete Parkzone 2 umfasst stark frequentierte Parkflächen, welche aufgrund einer Mischnutzung vom ruhenden, langsamen und fliessenden Verkehr für die verschiedenen Nutzergruppen ein Sicherheitsrisiko darstellen können.

Solche Parkflächen sollen nur in Ausnahmefällen gebührenpflichtig sein resp. bewirtschaftet werden und nicht die Regel darstellen. Mit dieser Regelung wird dem Gemeinderat die Möglichkeit eingeräumt, schnell und effizient bei Bedarf reagieren zu können. Die Gebühren werden im Gebührentarif geregelt. Die ersten 3 Stunden sollen in dieser Zone gebührenfrei sein, sodass kurzzeitiges Parkieren kostenlos möglich ist.

Eine effiziente Parkplatzbewirtschaftung trägt zur Sicherheit bei, indem sie den Verkehrsfluss optimiert und den Parkplatzsuchverkehr reduziert. Die Wahrscheinlichkeit von Unfällen wird minimiert.

Reduzierung von Falschparken

- Bewirtschaftete Parkplätze werden regelmässig kontrolliert. Dadurch nimmt das Falschparken auf Gehwegen, in Kreuzungsbereichen, auf Radwegen ab.
- Das verbessert die Sichtweiten an Einfahrten und Gehwegüberfahrten und erhöht die Sicherheit der Fussgänger und Radfahrer.

Geordnete Parkplatznutzung

- Klare Markierungen und Parkregelungen verhindern chaotisches Abstellen von Fahrzeugen. Fahrzeuge stehen auf vorgesehenen Flächen und blockieren Rettungswege, Hydranten oder Zufahrten nicht.

Förderung sicherer Alternativen

- Parkgebühren oder zeitliche Limits können dazu beitragen, dass mehr Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel, Fahrräder oder Fusswege umsteigen. Das reduziert insgesamt das Verkehrsaufkommen und damit auch das Unfallrisiko.

Bessere Aufenthaltsqualität

- Weniger falsch abgestellte Autos erhöhen die Sicherheit und den Komfort auf Geh- und Radwegen. Dadurch werden schwächere Verkehrsteilnehmer (Kinder und ältere Menschen) besser geschützt. Eine Bewirtschaftung sorgt für Ordnung im ruhenden Verkehr und reduziert Gefahrenstellen, womit insgesamt die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Bewirtschaftungszone Zone 3 (Campingstellplätze)

Die Benützung von Campingstellplätzen soll gebührenpflichtig sein. Solche Campingstellplätze sollen grundsätzlich auf dem ganzen Gemeindegebiet eingerichtet werden können. In dieser Zone sind aktuell nur Tagespauschalen vorgesehen.

Übrige Gebiete

In diese Zone fallen sämtlich weiteren Parkplätze, welche weder der blauen Zone noch der Bewirtschaftungszone zuzuweisen sind. Diese Parkplätze sollen gebührenfrei und ohne Parkzeitbeschränkung benutzt werden können.

6.4 Rückmeldungen /Zusammenfassung aus der Vernehmlassung

Allgemeine Einschätzung

Die Parkplatzbewirtschaftung wird mehrheitlich als sinnvoll, nachvollziehbar und notwendig erachtet, da sie Ordnung schafft, Einnahmen generiert und der zunehmenden Problematik des Dauerparkierens begegnen soll. Positiv hervorgehoben werden vor allem Einfachheit, Verständlichkeit und Pragmatismus. Gleichzeitig zeigt sich aber auch, dass die Umsetzung zahlreiche kritische Punkte birgt: unterschiedliche Vorstellungen zu Zonen,

Gebührenhöhe, Zweckbindung der Einnahmen, touristischer Nutzung sowie Fairness zwischen verschiedenen Nutzergruppen.

Kernkritikpunkte und Forderungen

Zoneneinteilung und Gebührenregelung: Mehrere Akteure (Reifler, Grüne, Die Mitte, VISIT Glarnerland) kritisieren die Unterschiede zwischen Zone 1 und 2 (30 Min. vs. 3 Std. gratis). Oft wird eine Angleichung oder Vereinheitlichung gefordert, um die Akzeptanz zu erhöhen.

- **Umfang und Einbezug aller Parkplätze:** Besonders die Grünen und die SP bemängeln, dass wichtige Flächen (z. B. Sportbahnen Elm, Tierfed, einzelne Dorfzentren) nicht berücksichtigt sind. Dies führe zu Ungleichbehandlungen und Ausweichbewegungen.
- **Touristische Dimension:** VISIT Glarnerland und die Grünen pochen darauf, dass touristische Nutzer gleichbehandelt werden und Einnahmen auch in touristische Infrastrukturen fliessen sollen. Eine zu starke Belastung könne den Tourismus jedoch schädigen.
- **Wirtschaftlichkeit und Kosten-Nutzen:** Grundsätzlich wird eine moderate Einnahmenerzielung befürwortet (Reifler: CHF 100'000 Ziel). Die SP lehnt das Konzept jedoch komplett ab, da sie das Kosten-Nutzen-Verhältnis für negativ hält. Auch die Mitte zweifelt an den realistisch kalkulierten Kosten.
- **Technische Umsetzung:** Moderne Bezahlmöglichkeiten (App, QR-Code, Parkingpay) werden von mehreren Parteien gefordert, um Handhabung und Akzeptanz zu verbessern.
- **Rechtsrahmen und Mitbestimmung:** SVP und Die Mitte betonen, dass Erweiterungen oder Anpassungen zwingend von der Gemeindeversammlung beschlossen werden müssen.

Spannungsfelder

- **Fairness vs. Einfachheit:** Unterschiedliche Gratiszeiten, ausgenommene Parkplätze und Sonderregelungen erzeugen Unzufriedenheit.
- **Tourismus vs. Lokalbevölkerung:** Einerseits soll der Tourismus profitieren, andererseits dürfen Gäste nicht bevorteilt oder übermässig belastet werden.
- **Einnahmen vs. Belastung:** Einnahmen sind gewünscht, sollen aber nicht zu unverhältnismässigen Belastungen führen.

Fazit

Die vorgeschlagene Parkplatzbewirtschaftung stösst auf grundsätzliche Zustimmung hinsichtlich Zielsetzung und Notwendigkeit. Entscheidend für die Akzeptanz werden jedoch Anpassungen bei Zonen, Gebühren, touristischer Einbindung und Zweckbindung der Einnahmen sein. Während Die Mitte, FDP und SVP punktuelle Anpassungen fordern, gehen die Grünen und VISIT Glarnerland stärker in Richtung Erweiterung und touristische Integration. Die SP lehnt die Parkplatzbewirtschaftung hingegen klar ab.

6.5 Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

In diesem Abschnitt werden die einzelnen Artikel zum Reglement über das Parkieren auf öffentlichem Grund erläutert. Auch werden einzelne Anträge aus der Vernehmlassung

beschrieben und begründet, warum diese Aufnahme oder keine Aufnahme im Reglement gefunden haben.

Art. 1; Zweck

In Artikel 1 wird das Parkieren von Motorfahrzeugen und Anhängern auf dem öffentlichen Grund im ganzen Gebiet der Gemeinde Glarus Süd geregelt, ausgenommen sind Parkierungsmöglichkeiten auf privatem Grund. Gemäss Rückmeldung aus der Vernehmlassung sollte der Artikel mit «gästefreundlichen, nutzungsorientierten Parkraumgestaltung» ergänzt werden. Die gewünschte Ergänzung wurde nicht aufgenommen, da über die Ästhetik oder die ökologische Gestaltung bei der Planung zu befinden ist.

Art. 2; Vollzugsbehörde

In Artikel 2 wird festgelegt, dass Funktionäre der Gemeinde im Rahmen der Kontrolle und Überwachung des ruhenden Verkehrs berechtigt sind, Ordnungsbussen zu verhängen. Dies bedeutet, dass künftig beispielsweise Mitarbeitende des Werkhofs befugt wären, auf bewirtschafteten Parkplätzen Kontrollen durchzuführen und gegebenenfalls Ordnungsbussen auszustellen. D. h., beim zuständigen Departement Sicherheit und Justiz des Kantons Glarus ist ein entsprechender Antrag zu stellen, damit die Kontrolle und Überwachung des ruhenden Verkehrs gemäss Artikel 37 Polizeigesetz des Kantons Glarus der Ortsgemeinde übertragen werden kann.

Die Kontrolle und Überwachung soll zwingend durch Gemeindemitarbeitende erfüllt werden, was aus einer Vernehmlassungsantwort zu entnehmen. Mit einer solchen Aufnahme wäre eine allfällige Auslagerung nur mit einer Reglementsanpassung möglich. Damit gegebenenfalls eine Auslagerung dieser Kontrolle weiterhin möglich bleibt, wurde der Antrag nicht berücksichtigt.

Ein zusätzlicher Absatz war gewünscht, dass jede Erweiterung der Parkraumzonen durch die Gemeindeversammlung zu beschliessen ist. In den Artikeln 6-8 werden die verschiedenen Parkraumzonen definiert, damit wird dieser Zusatz nicht benötigt.

Art. 3; Begriffe

In Art. 3 werden die Begriffe im Zusammenhang mit dem Reglement erläutert. In den Rückmeldungen wurde bemängelt, dass unklar ist, wo Parkverbotszonen sind. Gemäss Parkplatzkonzept sind aktuell keine solchen Parkverbotszonen geplant. Damit aber bei Bedarf solche eingeführt werden können, muss dies im Reglement auch aufgeführt werden.

Art. 4; Grundsätze

Artikel 4 Absatz 1 erläutert die Grundsätze des Reglements, z. B. die Differenzierung unterschiedlicher Benutzergruppen. Die in der Vernehmlassung beantragte Ergänzung, mit touristischen Gästen den Artikel zu erweitern, wurde abgelehnt, da mit dem Wortlaut «unterschiedliche Benutzergruppen» auch die touristischen Gäste eingeschlossen sind.

Art. 5; Regelung des Parkierens

In Artikel 5 wird die Regelung in der Bewirtschaftungszone umschrieben, wie z. B., dass das Dauerparkieren in der Bewirtschaftungszone gebührenpflichtig und eine Bewilligung

notwendig ist, aber trotz Bewilligung kein Anspruch auf einen Parkplatz besteht. Weiter werden auch Ausnahmen zur Parkierungsbeschränkung ermöglicht.

Art. 6; Blaue Zone

Dieser Artikel umschreibt die allseits bekannte blaue Zone, welche in Art. 48a der Signalisationsverordnung geregelt ist. In der blauen Zone darf nur in gekennzeichneten Parkfeldern parkiert werden. In den bestehenden blauen Zonen ändert sich nichts.

Art. 7; Bewirtschaftungszone

In diesem Abs. 1 bis 3 werden die einzelnen Zonen beschrieben und definiert, welche bewirtschaftet bzw. kostenpflichtig werden. Die einzelnen Zonen sind sehr eng definiert, somit können nicht willkürlich weitere Parkplätze bewirtschaftet werden. Da die Bewirtschaftungszonen im Reglement definiert sind, hat die Stimmbevölkerung über eine allfällige Erweiterung der Bewirtschaftung zu befinden.

In Absatz 4 wird der Gemeinderat ermächtigt, diejenigen Parkflächen, welche unter Absatz 1 bis 3 fallen, sowie Gebühren im Gebührentarif zu regeln.

Einzelne Anträge gemäss Vernehmlassung bezogen sich zwar auf Artikel 7, sind jedoch allesamt Gegenstand des Gebührentarifs.

Im Rahmen der Vernehmlassung wurde infrage gestellt, ob eine Bewirtschaftung von Parkplätzen tatsächlich zur Sicherheit beitragen kann. Wie eine Bewirtschaftung eines Parkplatzes zur Verkehrssicherheit beitragen kann, wird im Parkplatzkonzept erläutert.

Art. 8; Übrige Gebiete

In Art. 8 wird beschrieben, dass es im übrigen Gemeindegebiet keine maximale Parkdauer gibt. Somit können alle Parkplätze, welche nicht unter die Zone 1 bis 3 fallen, weiterhin kostenlos benutzt werden.

Art. 9; Gebührentarif

Dieser Artikel setzt die Grundlage für den Gebührentarif zum Parkierungsreglement. Es sind Höchstbeträge gemäss Abgaberecht zu definieren. Der Erlass des Gebührentarifs soll in der Kompetenz des Gemeinderats liegen.

Als Antrag wurde die Aufnahme von Pauschalangeboten oder touristischen Angeboten angebracht. Eine solche Aufnahme würde die Verständlichkeit verkomplizieren und ein Controlling erheblich erschweren. Somit fand der Antrag keine Aufnahme im Reglement.

Art. 10; Verwendung der Einnahmen

Die Einnahmen aus der Parkplatzbewirtschaftung sollen primär den Strassen- und Parkplatzbenutzenden zugutekommen. Sie dienen insbesondere der Finanzierung von Bau, Unterhalt, Sanierung und Erneuerung von Strassen und Strassenanlagen. Zusätzlich können die Mittel auch für verkehrsberuhigende Massnahmen im Bereich des Langsamverkehrs eingesetzt werden, um die Sicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.

Über die Verwendung der Einnahmen gingen mehrere Anträge ein. Unter anderem wurde beantragt, den Verwendungszweck zu streichen. Der Gemeinderat erachtet es jedoch als wichtig, dass die Einnahmen für die entsprechenden Nutzergruppen wiedereingesetzt

werden. Daher ist eine komplette oder Teilstreichung dieses Artikels nicht sinnvoll, wie auch die Nutzniesser zu erweitern, welche aus anderen Gefässen unterstützt bzw. finanziert werden.

Art. 11 bis 13; Übergangs- und Schlussbestimmungen

Regeln die Aufhebung des bisherigen Rechts und legen die Inkraftsetzung fest. Weiter werden die rechtlichen Parameter definiert, damit auch ein effektives Controlling möglich ist.

6.6 Finanzielle und personelle Auswirkungen

Die Umsetzung des Parkierungsreglements verursacht auch Kosten. Diese wurden in einer vorsichtigen Berechnung abgeschätzt und in zwei Kategorien unterteilt: Einmalige Investitionskosten und wiederkehrende jährliche Aufwendungen.

- **Einmalige Kosten:** Dazu zählen Ausgaben für Beschilderung, Markierungen, Parkuhren, Softwarelizenzen, Anschaffung von Soft- und Hardware, Eigenleistungen (z. B. für Montagearbeiten) sowie eine Reserve für unvorhergesehene Ausgaben.
- **Jährliche Aufwendungen:** Hierzu gehören Lizenzgebühren, Wartungsverträge für Parkuhren, Eigenleistungen für Bewilligungen und Kontrolltätigkeiten sowie eine kleine Betriebskostenreserve.

Aus den Berechnungen resultieren folgende Aufwendungen:

- Anschaffungskosten: **CHF 86'300**
- Jährliche Aufwendungen: **CHF 17'500**

Den erwarteten Ausgaben stehen potenzielle Einnahmen gegenüber. Eine seriöse Berechnung dieser Einnahmen ist jedoch mit Unsicherheiten behaftet, da keine verlässlichen Belegungszahlen der betroffenen Parkplätze vorliegen. Zudem variiert die Auslastung teilweise stark über das Jahr hinweg und ist saisonabhängig. Als einziger verfügbarer Erfahrungswert können die bisherigen Einnahmen aus der Bewirtschaftung des Parkplatzes Däniberg herangezogen werden. Im Jahr 2024 konnten Einnahmen von **CHF 26'700** erzielt werden. Diese Zahlen sind jedoch nur bedingt auf die zukünftige Situation übertragbar. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Belegung verbessert, sobald der Parkplatz wieder am ursprünglichen Standort (Kies) in Betrieb genommen wird. Vor diesem Hintergrund wurde eine vorsichtige Mischrechnung erstellt. Gemäss dieser Kalkulation ist mit jährlichen Einnahmen von rund **CHF 135'000** zu rechnen.

Die Umsetzung des Parkierungsreglements soll keine direkten personellen Auswirkungen haben.

6.7 Erwägungen

Mit dem vorliegenden Reglement wird der politische Auftrag aus der Gemeindeversammlung vom 23. Juni 2022 umgesetzt. Gleichzeitig wird der Weg für eine einheitliche, transparente und wirtschaftliche Parkraumbewirtschaftung geebnet.

Das Parkplatzreglement verfolgt das Ziel, mit verhältnismässigem Aufwand zusätzliche Einnahmen zu generieren, ohne die Anwohnenden, Arbeitnehmenden sowie Unternehmen generell mit weiteren Gebühren zu belasten. Zudem soll die Sicherheit verbessert werden. Die erzielten Einnahmen sollen zur finanziellen Entlastung der Gemeinde beitragen. Zur gezielten Verwendung der Mittel ist vorgesehen, einen zweckgebundenen Fonds einzurichten. Dieser soll für den Unterhalt, die Sanierung und Erneuerung von Strassen und Parkplatzanlagen sowie für Massnahmen zur Verkehrsberuhigung im Bereich des Langsamverkehrs eingesetzt werden.

Die Gemeindeversammlung beschliesst mit dem Parkierungsreglement die Grundsätze. Beim Parkierungskonzept und Gebührentarif (Vollzugsreglement) handelt es sich um dynamische Vollzugs-Dokumente zum Parkierungsreglement, sie sollen damit in der Kompetenz des Gemeinderats liegen. Im Anhang ist ein erster Entwurf dieser Dokumente zu entnehmen. Sollte das Reglement von der Gemeindeversammlung angenommen werden, wird der Gemeinderat über diese Dokumente abschliessend beraten und diese erlassen.

6.8 Antrag des Gemeinderates

Gestützt auf die Ausführungen beantragt der Gemeinderat der Gemeindeversammlung, nachstehendem Antrag zuzustimmen:

6.8.1 Genehmigung Reglement über das Parkieren auf öffentlichem Grund;

6.8.2 Mit dem Vollzug wird der Gemeinderat beauftragt.

Stellungnahme der Geschäftsprüfungskommission (GPK)

Die Stellungnahme der Geschäftsprüfungskommission (GPK) basiert auf dem Gemeinderatsbeschluss vom 18. September 2025.

Das vom Gemeinderat präsentierte Parkplatzkonzept resultiert aus einer umfassenden Planung unter aktiver Beteiligung der Bevölkerung. Die GPK beurteilt das Konzept zur Parkplatzbewirtschaftung als angemessen und überschaubar. Sie empfiehlt, dem Antrag des Gemeinderats zuzustimmen.