

Postulat über die Einführung einer Maximalzahl statt einer Mindestzahl an Garagen- und Abstellplätzen für Motorfahrzeuge

Aufgrund von Art. 34 der Geschäftsordnung des Landtags reichen die unterzeichneten Abgeordneten ein Postulat ein und stellen den Antrag, der Landtag wolle beschliessen:

Die Regierung wird eingeladen, die Einführung einer Maximalzahl statt einer Mindestzahl an Garagen- und Abstellplätzen für Motorfahrzeuge zu überprüfen. Dabei ist auch abzuklären, ob die Garageneinfahrt (Vorplatz) als anrechenbarer Abstellplatz gezählt werden kann. Zudem soll auch die Einführung einer entsprechenden Regelung betreffend die Schaffung von Abstellplätzen für Fahrräder überprüft werden.

Begründung:

1997 wurde die Arbeitsgruppe "Grundlagen- und Ideenerhebung für ein neues Baugesetz" von der Regierung unter anderem mit der Überprüfung der Bestimmungen des Baugesetzes betreffend die Parkplätze beauftragt. Dies ist dem Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentum Liechtensteins Nr. 105/1997 zu entnehmen. Bis zum heutigen Zeitpunkt ist diesbezüglich aber nichts geschehen.

Das liechtensteinische Baugesetz und die dazugehörige Verordnung zum Baugesetz schreiben im Vergleich mit schweizerischen Kantonen (Zürich, Basel-Landschaft, Bern) und österreichischen Bundesländern (Vorarlberg, Salzburg) vor allem in den Bereichen "Wohnen", "Dienstleistungsbetriebe" und "Verkaufsgeschäfte" eine deutlich höhere Anzahl zu bauender Garagen- und/oder Abstellplätze für Motorfahrzeuge vor.

Wenn nun nicht der Bau einer minimalen Anzahl an Parkplätzen¹ vorgeschrieben wäre, wie es in der derzeitigen Verordnung zum liechtensteinischen Baugesetz der Fall ist, sondern nur mehr eine maximale Anzahl erlaubt wird und zusätzliche Parkplätze Geld kosten würden, könnte so eine Senkung bei den zu bauenden Garagen und Abstellplätzen erreicht werden. Zudem könnte dies eine positive Wirkung auf das betriebliche Mobilitätsmanagement haben. Die derzeitige gesetzliche Regelung in Liechtenstein stellt auch einen erheblichen Eingriff in die Privatautonomie von Personen und Betrieben dar. Diese können dazu gezwungen werden mehr Parkplätze zu bauen, als sie entweder brauchen oder wollen. So kann es zu einer Schädigung von Personen und Betrieben kommen, da der Staat diese zu Ausgaben verpflichtet, die aus Sicht der gesuchstellenden Partei völlig unnötig sind.

Dies wäre beispielsweise der Fall, wenn eine Person einen Block mit lauter 1-Zimmer-Wohnungen bauen möchte und gesetzlich dazu verpflichtet wird, für jede dieser Wohnungen zwei Parkplätze zu bauen.

Die Bestimmungen des Baugesetzes betreffend die Parkplätze bedürfen gerade auch aufgrund ihrer Verbindung mit der Umweltproblematik einer Überprüfung. Ein Überangebot an Parkplätzen erleichtert die Entscheidung für das Motorfahrzeug und gegen das Fahrrad oder die öffentlichen Verkehrsmittel. Dies sollte man im Hinblick auf die Realisierung der umweltpolitischen Ziele Liechtensteins berücksichtigen. Liechtenstein hat sich durch die Ratifizierung des Kyoto-Protokolls im Jahre 2004 dazu verpflichtet, die Treibhausgas-Emissionen um 8 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken.

¹ Wenn von Parkplätzen gesprochen wird, sind damit sowohl Garagen- als auch Abstellplätze gemeint.

Bemerkungen zu den mindestens nachzuweisenden Parkplätzen in den Bereichen “Wohnen“, “Dienstleistungsbetriebe“ und “Verkaufsgeschäfte“

Wohnen

Die derzeitige Verordnung zum liechtensteinischen Baugesetz schreibt pro Wohnung im Minimum je einen Garagen- und einen Abstellplatz vor. Dabei wird weder die Grösse einer Wohnung berücksichtigt, noch wird zwischen Wohnungen und Einfamilien- bzw. Mehrfamilienhäusern unterschieden. Dies führt zu einem Überangebot an Parkplätzen. Auch die Arbeitsgruppe “Grundlagen- und Ideenerhebung für ein neues Baugesetz“ hielt fest, dass näher überprüft werden sollte, ob das Erfordernis der Errichtung von Garagen- und/oder Abstellplätzen von der Wohnungsgrösse abhängig gemacht werden sollte. Die vom Amt für Volkswirtschaft im Jahre 2000 durchgeführte Volkszählung ergab, dass es in Liechtenstein 4321 Einpersonenhaushalte gab. In der Regel besitzen Einpersonenhaushalte auch nur ein Motorfahrzeug und brauchen daher nicht zwei Parkplätze. Zudem ergab die Volkszählung aus dem Jahre 2000, dass es in Liechtenstein 580 1-Zimmer-Wohnungen mit durchschnittlich 1.3 Personen pro Wohnung und 1182 2-Zimmer-Wohnungen mit durchschnittlich 1.5 Personen pro Wohnung gab. Auch hier stellt sich die Frage, ob Wohnungen in dieser Grössenordnung wirklich zwei Parkplätze brauchen. Das oben bereits angesprochene Problem, dass Personen und Betriebe durch das derzeitige Gesetz zu Ausgaben für Parkplätze gezwungen werden, die sie möglicherweise nicht brauchen oder wollen, könnte durch das Einführen einer Maximalzahl gelöst werden. Die gesuchstellende Partei hat dann die Möglichkeit, selbst über die Anzahl der zu bauenden Garagen- und/oder Abstellplätze zu entscheiden.

Dienstleistungsbetriebe und Verkaufsgeschäfte

Das Problem bei den Dienstleistungsbetrieben ist zunächst ähnlich gelagert wie im Bereich “Wohnen“: es wird nicht differenziert. Ein publikumsorientierter Betrieb wird genau gleich wie ein nicht publikumsorientierter Betrieb behandelt. Zudem wird der “Inhalt“ eines Betriebes, also die darin arbeitenden Personen, nicht berücksichtigt. Gerade bei Betrieben, deren Bruttogeschossfläche (BGF) im Verhältnis zu den dort arbeitenden Personen sehr hoch ist, könnte durch Berücksichtigung der Anzahl Arbeitsplätze die Zahl der zu bauenden Garagen- und/oder Abstellplätze sinnvoll reduziert werden. Dies soll das folgende Beispiel verdeutlichen.

Im liechtensteinischen Landesarchiv arbeiten derzeit 10 Personen. Für den geplanten Neubau des liechtensteinischen Landesarchivs sind 37 Parkplätze vorgesehen. 10 Personen, von denen einige Teilzeitangestellte sind, brauchen aber nicht 37 Parkplätze. Die Zahl bleibt auch unverhältnismässig hoch, wenn man die zusätzlichen Verwaltungsräume für Mitarbeiter der Regierung mit einbezieht, die in Verbindung mit dem Neubau des liechtensteinischen Landesarchivs entstehen sollen. Alles in allem arbeiten dann 25 Personen, wobei die Teilzeitanstellungen zu berücksichtigen sind, in besagtem Neubau. Zum Vergleich: das Staatsarchiv Basel-Landschaft wird nach abgeschlossenem Neubau noch 6 für Besucher reservierte Parkplätze anbieten. Die 12 Mitarbeiter des Archivs haben die Möglichkeit Parkplätze in Gehdistanz zu mieten.

Erwähnenswerte Lösungen für diese Probleme haben die Kantone Zürich und Basel-Landschaft gefunden.

Auch für den Bereich der “Verkaufsgeschäfte“ gilt, dass durch eine Unterscheidung von kundenintensiven und nicht kundenintensiven Verkaufsgeschäften eine sinnvolle Reduktion der zu bauenden Garagen- und/oder Abstellplätze möglich wäre. In dieser Hinsicht ist der Kanton Basel-Landschaft beispielgebend.

Die Garageneinfahrt (Vorplatz) als anrechenbarer Abstellplatz

Derzeit gilt laut liechtensteinischem Gesetz die Garageneinfahrt (Vorplatz) nicht als anrechenbarer Abstellplatz. Für diese Regelung gibt es aber keinen ersichtlichen Grund. Wenn eine Garageneinfahrt (Vorplatz) die nötigen Ausmasse aufweist, sollte sie auch als Abstellplatz angerechnet werden. So könnte bei Einfamilien- bzw. Mehrfamilienhäusern, die erfahrungsgemäss oft im Besitz von zwei Motorfahrzeugen sind, der Bau von zwei Abstellplätzen wesentlich Platz sparender umgesetzt werden.

Schaffung von Abstellplätzen für Fahrräder

„Abschliessend sei angemerkt, dass es insbesondere bei öffentlichen Bauten und Mehrfamilienhäusern von grosser Wichtigkeit ist, überdachte Abstellflächen für Fahrräder an Stellen vorzusehen, die von den Radfahrern auch akzeptiert werden.“²

Die Regierung hat die Notwendigkeit der Schaffung von ausreichend Abstellplätzen für Fahrräder also bereits erkannt. 1996 befasste sich auch die Arbeitsgruppe zur Förderung des öffentlichen Verkehrs mit diesem Thema und kam zum Ergebnis, dass bereits bei vielen öffentlichen Bauten Abstellflächen für Fahrräder vorhanden sind.

Auch wenn dies der Fall sein mag, sollte doch gerade heute, wo die Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs zugunsten der Benützung von Fahrrädern ein wichtige Massnahme zur Senkung der Treibhausgas-Emissionen darstellt, der Bau von ausreichend Abstellplätzen für Fahrräder im liechtensteinischen Baugesetz verankert sein.

Zudem bleibt auch offen, wie es um die Anzahl der Abstellplätze für Fahrräder bei Wohnungen und Betrieben bestellt ist.

Gegenüberstellung der gesetzlichen Möglichkeiten zum Bau von weniger Parkplätzen in Liechtenstein und im Kanton Basel-Landschaft

Eine Reduktion der Abstellflächen ist in Liechtenstein derzeit bei folgenden Gründen zulässig:

- a) Aus orts- und landesplanerischen sowie verkehrspolitischen Gründen kann das Hochbauamt eine gegenüber dem gesetzlichen Minimum reduzierte Parkplatzzahl vorschreiben.
- b) Aufgrund eines von der Bauherrschaft nachzuweisenden Mobilitätskonzeptes, mit dem der motorisierte Individualverkehr reduziert werden soll.
- c) Mehrfachnutzung
- d) Bei guter Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel und ausreichend Parkierungsmöglichkeiten in Sammelgaragen oder Sammelparkplätzen (gilt für Ferienhausgebiete, Kernzonen, Zonen verdichteter Bauweise und erhaltenswerte Ortsteile). Das Einführen einer allgemeinen Reduktion (für alle Bereiche ausser “Wohnen“) infolge der Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel wäre eine weitere Möglichkeit, um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, da das Parkplatzangebot am Zielort kleiner wird. Im Gegenzug steigt die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel.

² Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentum Liechtensteins Nr. 105/1997, S. 131.

Der Kanton Basel-Landschaft ist in dieser Hinsicht beispielgebend. In deren Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz wird zwischen einer Reduktion infolge der Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel und einer durch übrige Reduktionsfaktoren unterschieden. Bei der Reduktion infolge der Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel ist die Kursfolge in Minuten während Spitzenstunden und der Fussweg zur Haltestelle entscheidend, um den Reduktionsfaktor zu ermitteln. Dabei liegt der grösstmögliche Reduktionsfaktor bei 0.5. Bei den übrigen Reduktionen beträgt der maximale Reduktionsfaktor 0.6. Diese da sind: Umweltvorbelastung, politische und planerische Leitbilder, vorhandene öffentliche Parkplätze in akzeptabler Nähe, Mehrfachnutzung und zuletzt Gebäudenutzung, die einen hohen Fahrradanteil vermuten lässt.

Zum besseren Verständnis ein Beispiel:

Ausgangssituation: ein kundenintensives Verkaufsgeschäft mit einer Bruttogeschossfläche von 450 m^2 und einer Nettoladenfläche von 400 m^2 liegt 250 m entfernt von einer Bushaltestelle. Während Spitzenstunden fährt alle 13 bis 20 Minuten ein Bus.

Nach derzeitigem liechtensteinischen Baugesetz und der dazugehörigen Verordnung müssten für dieses Geschäft 8 Garagenplätze (ein Garagenplatz pro 60 m^2 BGF) und 14 Abstellplätze (ein Abstellplatz pro 30 m^2 Nettoladenfläche), also 22 Parkplätze gebaut werden.

Da der Fussweg zur Bushaltestelle weniger als 350 m beträgt und die Kursfolge in Spitzenstunden zwischen 13 und 20 Minuten liegt, kann der Reduktionsfaktor 0.7 angewendet werden. Multipliziert man die 22 zu bauenden Parkplätze mit 0.7 ergibt das 15.4. Somit müssten schlussendlich nur 16 Parkplätze gebaut werden.

25. September 2007

Pepo Frick

Andrea Matt

Paul Vogt