Einwohnergemeinde
Cham

Parkplatzreglement

Beilage zur Urnenabstimmung
vom 28. September 2025

Teilrevision Parkplatzreglement

Vom Gemeinderat für die kantonale Vorprüfung freigegeben am 30. Mai 2023
Der Gemeindepräsident: Georges Helfenstein
Der Gemeindeschreiber: Martin Mengis

Vorprüfung durch die Baudirektion
Der Baudirektor: Florian Weber
Zug, den 22. Dezember 2023

1. öffentliche Auflage
Auflage auf der Gemeindekanzlei vom 4. Oktober 2024 bis 3. November 2024
Publikation im Amtsblatt vom 3. Oktober 2024, Ziffer: RP-ZG25-0000000183
Publikation im Amtsblatt vom 10. Oktober 2024, Ziffer: RP-ZG25-0000000184
Bescheinigung durch den Gemeindeschreiber Alain Bühlmann

Der Stimmbevölkerung zum Beschluss vorgelegt am 28. September 2025

A	**Allgemeine Bestimmungen**	**7**
	§ 1 Zweck	7
	§ 2 Erstellungspflicht	7
	§ 3 Ausnahmen	8
	§ 4 Vollzug	8
B	**Berechnungen der Parkplatzzahl**	**8**
	§ 5 Berechnungsgrundlagen	8
	§ 6 Berechnung des Grenzbedarfs	9
	§ 7 Effektiver Bedarf	10
	§ 8 Berechnung der Pflichtparkplätze	12
	§ 9 Mobilitätsmanagement	12
	§ 10 Besondere Verhältnisse	12
	§ 11 Erweiterung bestehender Bauten und Anlagen	13
	§ 12 Parkplätze für behinderte Personen	14
	§ 13 Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge	14
C	**Lage, Gestaltung und Sicherstellung der Parkplätze**	**15**
	§ 14 Parkplätze für Besucher/innen und Anlieferung	15
	§ 15 Anordnung und Gestaltung der Parkplätze	15
	§ 16 Parkplätze im Baulinienbereich, auf fremdem Grund, Zweckentfremdung	16
D	**Ablösung der Parkplatzpflicht**	**17**
	§ 17 Ablösesumme	17
E	**Schlussbestimmungen**	**18**
	§ 18 Inkrafttreten	18

Anhang

Zu § 7 Abs. 2	20
Zu § 10 Abs. 3	22

Lesehilfe

rot = Änderungen gegenüber rechtskräftigem Parkplatzreglement

~~durchgestrichen~~ = Aufzuhebender Text

Bemerkungen

Auf den folgenden Seiten sind in der rechten Spalte die Änderungen/ Neuerungen erläutert.

Die Einwohnergemeinde Cham beschliesst gestützt auf § 17 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes vom 26. November 1998, auf § 69 Ziff. 2 des Gemeindegesetzes sowie auf die gemeindliche Bauordnung vom XX.XX.XX folgendes Parkplatzreglement:

Datum wird entsprechend der Beschlussfassung durch den Souverän ergänzt.

A Allgemeine Bestimmungen

§ 1 Zweck

[1] Ziel und Zweck dieses Reglements sind eine auf die Bedürfnisse der Gemeindeentwicklung und des privaten Bedarfs ausgerichtete Regelung über die Bereitstellung von Parkplätzen für Fahrzeuge.

Der Zweckartikel wird in Bezug auf die Sicherstellung von flächen- und ressourcenschonenden Mobilitätsformen geschärft.

[2] Das Reglement soll flächen- und ressourcenschonende Mobilitätsformen und autoarme Nutzungen ermöglichen. Es ordnet die Einzelheiten der Erstellungspflicht und von allfälligen Spezial- und Ersatzlösungen. Es legt insbesondere fest, in welchen Gebieten innerhalb der Bauzonen wie viele Parkplätze auf privatem Grund zu erstellen sind bzw. maximal erstellt werden dürfen.

Ausserhalb der Bauzonen kommt das Parkplatzreglement nicht zur Anwendung. Es gilt das Bundesrecht über die Raumplanung.

§ 2 Erstellungspflicht

[1] Eigentümer/innen einer Baute oder Anlage haben auf eigenem Grund für deren Benutzer/innen die erforderlichen Parkplätze innerhalb der Bauzonen bereitzustellen.

Parkplätze müssen vollständig innerhalb einer Bauzone liegen, was präzisiert wird.

[2] Die Erstellungspflicht gilt bei Neu-, Um- und Erweiterungsbauten sowie bei Nutzungsänderungen.

[3] Die Erstellung von Parkplätzen ist bewilligungspflichtig.

§ 3 Ausnahmen

Der Gemeinderat ist berechtigt, beim Vorliegen besonderer Gründe (öffentliches Interesse, hoher Anteil an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit externen Kundenkontakten usw.), die eine Lockerung oder Verschärfung rechtfertigen und keinen Widerspruch zu den Anliegen der Raumplanung und des Umweltschutzes bedeuten, Ausnahmen von den Bestimmungen dieses Reglements zu gewähren.

§ 4 Vollzug

Der Vollzug dieses Reglements obliegt dem Gemeinderat.

B Berechnungen der Parkplatzzahl

§ 5 Berechnungsgrundlagen

[1] Als Grenzbedarf wird diejenige Anzahl Parkplätze bezeichnet, die notwendig ist, wenn die Verkehrsbedürfnisse einer Liegenschaft vorwiegend mit privaten Verkehrsmitteln befriedigt werden müssen.

[2] Die Parkplätze werden nach Benutzerkategorien eingeteilt in Parkplätze für Bewohner/innen, für Besucher/innen und Kundschaft sowie für Beschäftigte.

[3] Der Grenzbedarf richtet sich nach der Nutzungsart der Baute, der anrechenbaren Geschossfläche (aGF) ~~und der genutzten Flächen des Dachgeschosses~~, der Anzahl der Wohnungen, der Sitzplatzzahl von Restaurants, der Bettenzahl von Hotels oder nach speziellen Erhebungen.

Zu Abs. 3: Die Flächen in den Dachgeschossen zählen gemäss der neuen Berechnungsweise im PBG zur aGF und damit zur Ausnützungsziffer.

Mit dem Einreichen der Baumassenziffer braucht es auch den Flächennachweis. Die Parkplatzberechnung bezieht sich auf die Nutzflächen.

§ 6 Berechnung des Grenzbedarfs

[1] Der Grenzbedarf an Parkplätzen ist nach den Angaben der nachstehenden Tabelle zu ermitteln. Bruchteile werden aufgerundet. Bei zusammenhängenden Überbauungen werden die massgebenden Flächen aller Bauten zusammengezählt und dann gemäss Abs. 2 als Einheit berechnet.

	Bewohner/innen: 1 Parkplatz pro …	**Besucher/innen und Kundschaft:** 1 Parkplatz pro …	**Beschäftigte:** 1 Parkplatz pro …
Wohnen EFH/MFH	80 m² min. 1 Parkplatz/ Wohnung	600 m²	–
Industrie und Gewerbe Fabrikation, Lager	–	500 m²	150 m²
Labor, Forschung/ Werkstätte	–	300 m²	150 m²
Verkaufsgeschäfte (VF=Verkaufsfläche)	–	Bis 500 m² VF: 20 m² ab 500 m² VF: 50 m²	150 m²
Dienstleistung Betrieb mit Kundenverkehr (Arztpraxis, Coiffeur etc.)	–	50 m²	150 m²
übrige Büroräume	–	300 m²	60 m²
Gastgewerbe Restaurant, Café, Bar	–	4 Sitzplätze	16 Sitzplätze
Hotel, Pension	–	6 Betten 1 Car-P pro 50 Betten	15 Betten

[2] Die massgebliche Fläche berechnet sich nach der anrechenbaren Geschossfläche (aGF) gemäss Verordnung zum Planungs- und Baugesetz ~~ergänzt durch die effektiven Nutzflächen (z. B. im Dach- und Untergeschoss)~~.

Siehe Erläuterungen zu Art. 5 Abs. 3.

[3] Bei Gebäuden, die für mehrere Zwecke genutzt werden, wird der Bedarf an Parkplätzen für jede Nutzungsart separat berechnet. Der Gemeinderat kann eine entsprechende Reduktion vornehmen, falls einzelne Betriebe die Parkplätze nicht gleichzeitig beanspruchen.

[4] Bei den in der Tabelle nicht aufgeführten Nutzungen (z. B. Sportanlagen, Spitäler, kulturelle Anlagen) legt der Gemeinderat die Anzahl der Parkplätze im Einzelfall unter Berücksichtigung der öffentlichen und privaten Interessen fest. Als Richtlinie können die Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) beigezogen werden.

Redaktionelle Änderung

§ 7 Effektiver Bedarf

[1] Der effektive Parkplatzbedarf ist der prozentuale Anteil am Grenzbedarf nach Abzug einer zonenbezogenen Reduktion, welche sich nach der Erschliessung durch andere, namentlich öffentliche Verkehrsmittel, nach den Reserven der Leistungsfähigkeit des angrenzenden Strassennetzes unter Berücksichtigung der Umweltsituation und nach den Erstellungsschwierigkeiten für Parkplätze richtet.

[2] Die Umschreibung der drei Zonentypen ist aus folgender Tabelle ersichtlich.

Zone A	Diese Zone umfasst den südlichen Teil von Cham gemäss Karte im Anhang ~~die Kernzone gemäss Zonenplan sowie einen Korridor entlang der Stadtbahn (siehe Karte)~~: Stark ausgelastetes Strassennetz, Erschliessung durch mehrere Buslinien mit dichtem Kursintervall sowie durch den Bahnhof SBB und Stadtbahn, gute Erschliessung für Zweiradverkehr.
Zone B	Diese Zone umfasst die übrigen ~~Wohn-, Wohn-/Arbeits- und Arbeitszonen~~ Bauzonen gemäss ~~Karte im Anhang~~ Zonenplan: Teilweise gute öffentliche Verkehrserschliessung und gute Erschliessung für den Zweiradverkehr.
Zone S	Diese Zone umfasst die Arbeitszone Städtler Allmend gemäss Karte im Anhang: Stark ausgelastetes Strassennetz mit hohem Anteil Pendler-, Arbeits- und Einkaufsmobilität. Gute öffentliche Verkehrserschliessung (Analog Zone B) und Anbindung an das kantonale Velonetz.

Redaktionelle Änderung

Redaktionelle Änderung

Für das Arbeitsplatzgebiet Städtler Allmend wird eine neue Zone S eingeführt. Die neue Zone S schafft die Voraussetzung, dass das Parkplatzangebot neu den vorhandenen Verkehrskapazitäten des übergeordneten Strassennetzes Rechnung trägt. Die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung werden dadurch aufeinander abgestimmt.

[3] Ausserhalb der Bauzonen legt der Gemeinderat den Parkplatzbedarf im Einzelfall fest.

[4] Folgende prozentuale Anteile des Grenzbedarfes müssen mindestens bzw. dürfen höchstens erstellt werden (Bruchteile werden aufgerundet):

	Parkplätze für Bewohner/innen	**Parkplätze für Besucher/innen und Kundschaft**	**Parkplätze für Beschäftigte**
Zone A	min. 40 % max. 100 %	min. 40 % max. 70 %	min. 20 % max. 50 %
Zone B	min. 60 % max. 100 %	min. 60 % max. 100 %	min. 40 % max. 100 %
Zone S		min. 40 % max. 70 %	min. 20 % max. 50 %* / 80 %**

* Dienstleistung/Handel u. dgl.

** produzierendes Gewerbe

In der Zone A müssen künftig weniger Pflichtparkplätze realisiert werden.

In der Zone S wird die Erstellungspflicht neu geregelt.

[5] Der Gemeinderat bestimmt die Parkplatzanzahl innerhalb der Maximal- und Minimalwerte unter Berücksichtigung von Absatz 1.

§ 8 Berechnung der Pflichtparkplätze

Die Zahl der erforderlichen Parkplätze entspricht dem Mindestwert der Tabelle in § 7 Absatz 4.

§ 9 Mobilitätsmanagement

Werden in Arbeitszonen innerhalb eines zusammenhängenden Gebietes (bezogen auf die Erschliessung) mehr als 50 Parkplätze erreicht oder erstellt, ist mit dem Baugesuch ein Mobilitätsmanagementkonzept vorzulegen. Dieses zeigt auf, wie die Mobilität der Mitarbeitenden, Besucher/innen und der Kundschaft auch mit anderen Verkehrsmitteln wie öffentlichem Verkehr, Velo- und Fussverkehr gefördert wird. Es sind verbindliche Ziele und Massnahmen mit einem Kontrollinstrument vorzulegen. Diese werden mit der Baubewilligung vertraglich mit dem Gemeinderat festgelegt.

§ 10 Besondere Verhältnisse

[1] Bei besonderen örtlichen oder betrieblichen Verhältnissen kann der Gemeinderat die Anzahl Parkplätze weiter reduzieren oder auf die Erstellungspflicht von Parkplätzen ganz verzichten.

Redaktionelle Änderung und Anpassung an § 10 Abs. 2

[2] Für die Erstellung autoarmer Nutzungen und Mehrfamilienhäuser ist eine Reduktion der Pflichtparkplätze möglich. Der effektive Bedarf und die Massnahmen zur Parkplatzreduktion sind über ein Mobilitätskonzept herzuleiten. Die Regelung ist vertraglich zu sichern und im Grundbuch einzutragen. Vom erforderlichen Bedarf an Abstellplätzen für Besucher/innen und für behinderte Personen kann nicht abgewichen werden.

[3] Für die im Anhang bezeichneten Gebiete kann der Gemeinderat die Pflichtparkplätze in Abstimmung auf die vorhandenen Strassenquerschnitte gesondert festlegen.

[4] Bei einfachen und ordentlichen Bebauungsplänen legt der Gemeinderat das Angebot an Pflichtparkplätzen gestützt auf ein Verkehrsgutachten im Einzelfall fest.

[5] Für Arbeitsnutzungen kann der Gemeinderat in Absprache mit dem Kanton anstelle der Parkplatzzahl die zulässige Anzahl Fahrten im Rahmen eines Fahrtenmodells festlegen.

Zu Abs. 2: Der Spielraum zur Realisierung von autoarmen Nutzungen wird erhöht. Auch bei Mehrfamilienhäusern soll es möglich sein, weniger Parkplätze realisieren zu müssen, wenn beispielsweise ein Carsharing-Angebot realisiert und vertraglich sichergestellt wird. Dazu werden jedoch mindestens 6 Wohneinheiten vorausgesetzt.

Zu Abs. 3: Die Strassen in den bezeichneten Gebieten sind knapp bemessen, sodass das Parkplatzangebot in Abstimmung auf die örtlichen Gegebenheiten reduziert werden kann.

Zu Abs. 4: In Bebauungsplanverfahren wird die Anzahl Pflichtparkplätze projektspezifisch in den Bebauungsplanvorschriften festgelegt. In der Regel besteht für Nutzflächen, die über das Mass der Regelbauweise realisiert werden, kein Anspruch auf Pflichtparkplätze.

§ 11 Erweiterung bestehender Bauten und Anlagen

Werden bestehende Bauten und Anlagen umgenutzt oder erweitert, so ist die Anzahl der Parkplätze nach dem aktuellen Parkplatzreglement zu berechnen. Falls die bestehenden Parkplätze die maximal zulässige Anzahl überschreiten, dürfen keine weiteren mehr erstellt werden.

§ 12 Parkplätze für behinderte Personen

[1] Bei Parkierungsanlagen mit mehr als 20 Parkplätzen ist pro 20 Parkplätze ein breites Parkfeld für behinderte Personen in Eingangsnähe der Bauten zu reservieren und entsprechend zu signalisieren. Bei behindertengerechten Wohnungen ist eine angemessene Anzahl solcher Parkplätze für behinderte Personen für die Bewohner/innen vorzusehen.

[2] Erfordert es die Nutzungsart, namentlich bei Bauten mit Publikumsverkehr, so muss auch bei einer geringeren Parkplatzzahl ein Parkplatz für behinderte Personen verlangt werden.

§ 13 Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge

[1] Bei Wohnnutzungen ist in der Regel pro Zimmer ein Veloabstellplatz zu erstellen. Bei den übrigen Nutzungen ist die Anzahl Veloabstellplätze gemäss den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) herzuleiten und bedarfsabhängig zu realisieren.

Der Bedarf an Abstellplätzen für Zweiradfahrzeuge (insbesondere für Velos) ist in den vergangenen Jahren gestiegen, weshalb die Bemessungsgrundlage im Reglement justiert wird.

[2] Für Besucher/innen sind genügend Kurzzeitabstellplätze vorzusehen.

[3] Zusätzlich zu den Veloabstellplätzen ist auch ein angemessenes Angebot für weitere einspurige Fahrzeuge (Motorräder, Mofas, Scooter usw.) zu schaffen.

C Lage, Gestaltung und Sicherstellung der Parkplätze

§ 14 Parkplätze für Besucher/innen und Anlieferung

[1] Die Parkplätze haben eine ausreichende Grösse gemäss VSS-Normen aufzuweisen.

[2] Ein Teil der Abstellplätze muss dauernd für Besucher/innen und Geschäftskundschaft reserviert bleiben. Der Gemeinderat kann in der Kernzone für diese Parkplätze Vorschriften über die maximale Parkierdauer, die Tarifansätze und die Zugänglichkeit erlassen. Ständig offen zu halten sind auch die allfällig notwendigen Zufahrten und Abstellplätze für die Anlieferung.

[3] Die Parkplätze für Besucher/innen und Anlieferungen sind übersichtlich und leicht auffindbar anzuordnen und nötigenfalls vom öffentlichen Strassennetz her ausreichend zu signalisieren. Die Parkplätze für Besucher/innen und Kundschaft müssen als solche bezeichnet werden, damit sie für ihre Bestimmungen freigehalten werden können.

[4] Bei Doppelnutzung muss ein Dienstbarkeitsvertrag zwischen Eigentümer/in und Nutzer/in ausgefertigt und im Grundbuch eingetragen werden. In diesem Vertrag müssen die Belegungszeiten genau fixiert werden. Der Vertrag bedarf der Zustimmung des Gemeinderates.

§ 15 Anordnung und Gestaltung der Parkplätze

[1] Parkplätze sind zusammengefasst und überbauungs- und verkehrsgerecht anzuordnen. Nach Möglichkeit sind sie in die Bauten zu integrieren. Angrenzende Bereiche für Fussgänger/innen und Gehwege sollen möglichst wenig beeinträchtigt werden.

[2] Parkplätze in Bereichen für Fussgänger/innen, an Gehwegen und Strassen sind wenn möglich mit Grünstreifen, Bepflanzungen und anderen gestalterischen Mitteln abzutrennen.

[3] Aussenparkplätze sind mit durchlässigen Belägen zu erstellen.

Präzisierung

[4] Aussenparkplätze sind gut in die Umgebung zu integrieren und angemessen zu bepflanzen.

Die Anforderungen zur Gestaltung von Aussenparkplätzen werden präzisiert.

~~[5] Der Ersatz von bestehenden offenen Parkplätzen durch unterirdische wird mit einem Parkplatzbonus gefördert. Der Gemeinderat bestimmt die Anzahl der durch den Bonus zusätzlich möglichen Parkplätze projektabhängig. Diese beträgt maximal 20 Prozent der bestehenden Anzahl.~~

Artikel wurde in der Vergangenheit nie angewendet.

[5] Die Veloabstellplätze für Bewohner/innen und Beschäftigte sind vorzugsweise witterungsgeschützt und an bevorzugter und gut zugänglicher Lage anzulegen. Sie sind in abschliessbaren Räumen unterzubringen oder mit Vorkehrungen gegen Diebstahl auszurüsten. Kurzzeitabstellplätze für Kundschaft und Besucher/innen sind mit Haltevorrichtungen auszurüsten. Mindestens 50 Prozent der Veloabstellplätze für die Kundschaft und Besucher/innen sind gedeckt und ebenerdig zu errichten.

Die Anforderungen an die Ausgestaltung der Veloparkierung werden präzisiert.

§ 16 Parkplätze im Baulinienbereich, auf fremdem Grund, Zweckentfremdung

[1] Bei besonderen Erstellungsschwierigkeiten können Parkplätze im Baulinienbereich auf Zusehen hin gegen Unterzeichnung eines Beseitigungsrevers bewilligt werden. Dem dürfen die Erhaltung oder Neuschaffung von Vorgärten und Bepflanzungen oder andere Gründe des Wohnumfeldes und des Strassenbildes nicht entgegenstehen.

[2] Die Parkplätze im Baulinienbereich gemäss § 16 Abs. 1 sind entschädigungslos aufzuheben, wenn das Land für öffentliche Zwecke beansprucht wird oder wenn andere Gründe des öffentlichen Interesses dies angebracht erscheinen lassen.

[3] Aufzuhebende Pflichtparkplätze gemäss § 16 Abs. 2, die nicht ersetzt werden, sind abzugelten.

[4] Parkplätze auf fremdem Grund werden als Pflichtparkplätze anerkannt, sofern sie sich in angemessener Distanz befinden und langfristig vertraglich mittels Grundbucheintrag sichergestellt werden.

[5] Pflichtparkplätze dürfen nur gemäss ihrer Bestimmung verwendet werden. Ihre Beseitigung oder Zweckänderung bedarf der Bewilligung des Gemeinderates. Die Beseitigung von Pflichtparkplätzen ist abzugelten.

Präzisierung in Anlehnung an § 17

D Ablösung der Parkplatzpflicht

§ 17 Ablösesumme

[1] Soweit die Erstellung der erforderlichen Parkplätze nicht möglich oder nicht zweckmässig ist, kann der Gemeinderat der Bauherrschaft bzw. der Eigentümerschaft Ersatzlösungen ausserhalb des Baugrundstücks vorschreiben oder die Ablösung der Parkplatzpflicht durch Leistung eines Geldbetrages bewilligen.

Hinweis: Bei einfachen und ordentlichen Bebauungsplänen legt der Gemeinderat das Angebot an Pflichtparkplätzen gestützt auf ein Verkehrsgutachten im Einzelfall fest (§ 10 Abs. 4). Ein reduziertes Angebot löst keine Ersatzabgabe aus.

[2] Für die Verhinderung der Erstellung der Pflichtparkplätze fallen folgende Gründe in Betracht:

a) die Erstellung ist städtebaulich oder landschaftsgestalterisch nicht erwünscht
b) die Erstellung behindert die Erreichung der Ziele der Ortsplanung

c) es ist kein verkehrstechnisch zulässiger Anschluss möglich
d) es wird eine autoarme Nutzung gemäss § 10 Abs. 2 erstellt

Ergänzung aufgrund § 10.

3 Die Höhe der Ablösesumme beträgt ~~in der Kernzone CHF 9'000.00 und in den übrigen Zonen~~ CHF 7'000.00 pro Parkplatz.

Die Ablösesumme wird neu einheitlich geregelt.

4 Die Ablösesumme ist teuerungsabhängig. Die Teuerung wird nach dem Zürcher Baukostenindex (Basis 1. Januar 2022) berechnet.

~~5 Werden abgegoltene Pflichtparkplätze nachträglich erstellt, wird die bezahlte Ablösesumme durch die Gemeinde zinslos zurückerstattet.~~

Absatz 5 ist nicht mehr sachgerecht und wird ersatzlos aufgehoben.

5 Die Ersatzabgaben fliessen in einen Fonds, der zur Schaffung und zum Betrieb von öffentlichen Parkplätzen, zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Fahrradverkehrs zu verwenden ist.

Ergänzung im Sinne der Fussverkehrförderung.

E Schlussbestimmungen

§ 18 Inkrafttreten

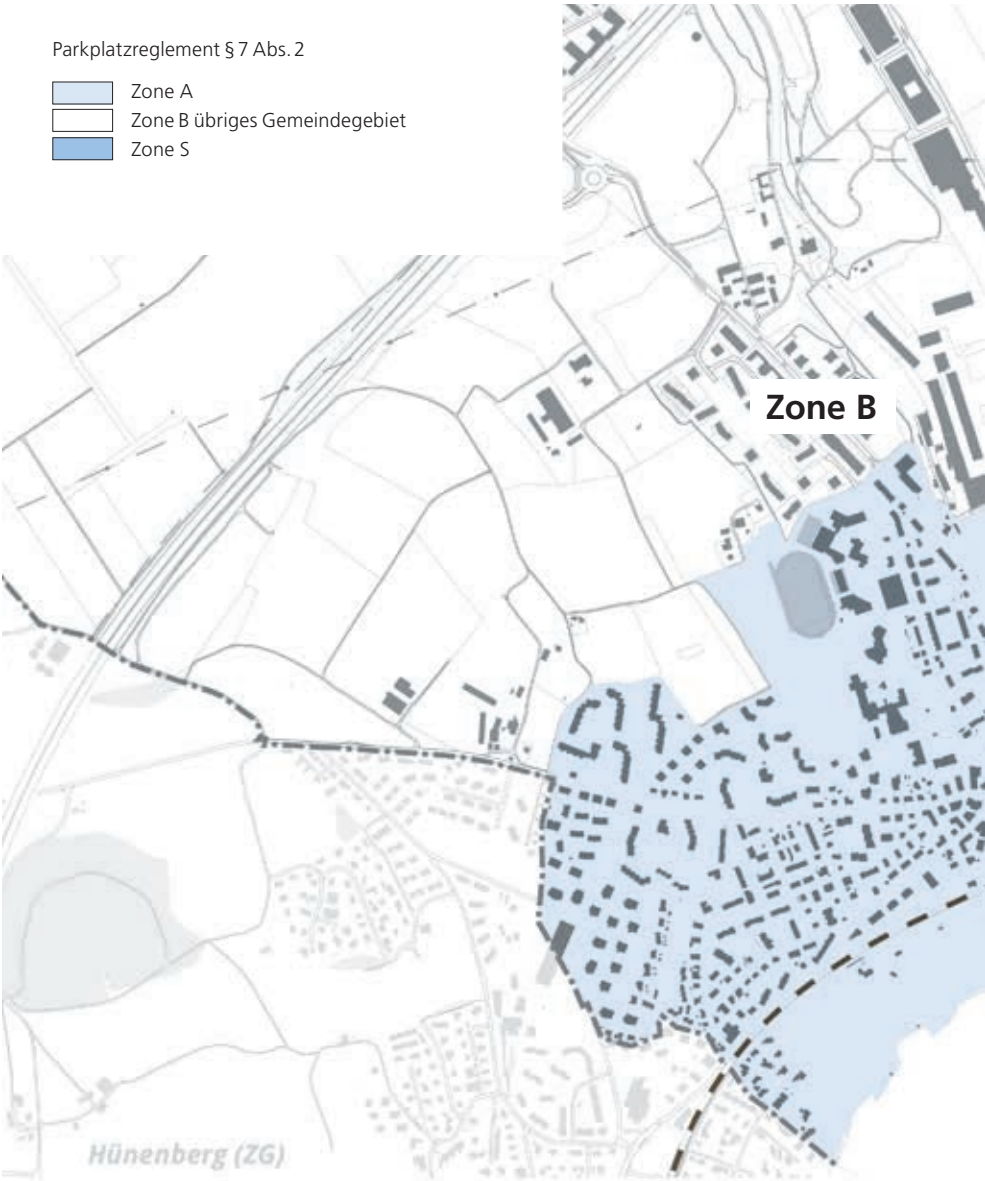
1 Dieses Reglement tritt mit der Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft und ersetzt dasjenige vom 21. Mai 2006. Gleichzeitig werden alle dem Reglement widersprechenden Erlasse aufgehoben.

2 Alle zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Reglements vom Gemeinderat noch nicht erledigten Baugesuche für Neu-, Um- und Erweiterungsbauten sowie Nutzungsänderungen unterstehen den neuen Vorschriften.

Anhang

Zu § 7 Abs. 2	20
Zu § 10 Abs. 3	22

1 Zu § 7 Abs. 2


Parkplatzreglement § 7 Abs. 2
Zone A
Zone B übriges Gemeindegebiet
Zone S
Zone B
Hünenberg (ZG)

Zone S
Zone A

2 Zu § 10 Abs. 3