

**Stand Gemeindeversammlung**

**Gemeinde Schwerzenbach**

# **Parkplatzverordnung**

**Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen**

19.090 / 26. April 2021

**Auftraggeber**

Gemeinde Schwerzenbach, Bahnhofstrasse 16, 8603 Schwerzenbach

**Verfasser**

TEAMverkehr.zug ag  
verkehrsingenieure eth/fh/svi/reg a  
zugerstrasse 45, ch-6330 cham

fon 041 783 80 60  
box@teamverkehr.ch  
www.teamverkehr.ch

Daniela Koller, koller@teamverkehr.ch  
BSc FHO in Raumplanung, Verkehrsingenieurin

Oscar Merlo, merlo@teamverkehr.ch  
Dipl. Bauingenieur ETH/SVI/Reg A, Verkehrsingenieur

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> _____	<b>1</b>
1.1	Verfahren / Vorbemerkungen	1
1.2	Kantonale Vorprüfung	2
1.3	Öffentliche Auflage	2
1.4	Anhörung	2
<b>2</b>	<b>Ergebnis kantonale Vorprüfung</b> _____	<b>3</b>
2.1	Allgemeine Bemerkung	3
2.2	Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge	3
2.3	Ersatzabgaben	6
<b>3</b>	<b>Ergebnis öffentliche Auflage</b> _____	<b>7</b>
3.1	Allgemeine Bemerkungen	7
3.2	Aufbau und Inhalt der Parkplatzverordnung	9
3.3	Parkplatzverordnung	10
3.4	Anhang zur Parkplatzverordnung	17

# 1 Einleitung

Der Gemeinderat von Schwerzenbach hat mit Beschluss Nr. 194 vom 26. Oktober 2020 die Parkplatzverordnung zuhanden der öffentlichen Auflage und Anhörung gemäss § 7 PBG verabschiedet. Im vorliegenden Bericht wird der Umgang mit den nicht berücksichtigten Einwendungen begründet.

## 1.1 Verfahren / Vorbemerkungen

Ablauf der Revision:

Was	Wann
Erarbeitung der Unterlagen im Entwurf	bis Juni 2020
Diskussion der Unterlagen im Begleitgremium (BG)	29. Juni 2020
Behandlungen der Rückmeldungen aus dem BG in der GPL / Überarbeitung der Unterlagen	Juli 2020 - 15. Oktober 2020
Beschluss Gemeinderat für die für die kantonale Vorprüfung, öffentliche Auflage und Anhörung	26. Oktober 2020
Öffentliches Forum als Startveranstaltung der öffentlichen Auflage (virtuell)	Ab 13. November 2020 online
Öffentliche Auflage, Anhörung, kantonale Vorprüfung	13. November 2020 - 11. Januar 2021
Behandlung der Einwendungen aus der öffentlichen Auflage in der GPL / Überarbeitung der Unterlagen	Februar 2021 – 26. April 2021
Behandlungen der Einwendungen aus der kantonalen Vorprüfung in der GPL / Überarbeitung der Unterlagen	Januar 2021 – 26. April 2021
Beschluss Gemeinderat zuhanden der Gemeindeversammlung	10. Mai 2021
Gemeindeversammlung	18. Juni 2021
Genehmigung durch Baudirektion	
Auflage und Inkrafttreten	

Die Festsetzung der Parkplatzverordnung (inkl. Anhang) obliegt der Gemeindeversammlung (Art. 14 GO), der Kanton erteilt die Genehmigung (Baudirektion). Nach Inkrafttreten der Parkplatzverordnung sind die Inhalte grundeigentümergebunden.

Die Parkplatzverordnung (inkl. ergänzenden Unterlagen) und der Bericht zum Umgang mit den Einwendungen stehen gemäss §7 Abs. 4 PBG zur Einsichtnahme offen.

## 1.2 Kantonale Vorprüfung

Das Amt für Raumentwicklung (ARE) hat mit dem Schreiben vom 23. Februar 2021 (Referenz-Nr. ARE 20-1627) die kantonale Vorprüfung der Gemeinde zugestellt. Über die Behandlung der nicht berücksichtigten Anträge, Hinweise und Empfehlungen gibt das Kapitel 2 Auskunft.

## 1.3 Öffentliche Auflage

Die Unterlagen wurden während 60 Tagen vom 13. November 2020 bis 11. Januar 2021 auf der Abteilung Bau und Liegenschaften im Gemeindehaus Schwerzenbach aufgelegt. Zusätzlich wurde die Vorlage auf der Website der Gemeinde aufgeschaltet. Die Publikation der öffentlichen Auflage erfolgte am 13. November 2020 im Glattaler (Ausgabe Nr. 46) und im Amtsblatt des Kantons Zürich. Interessierten Personen, Behörden, Vereine und Parteien hatten im Rahmen der öffentlichen Auflage die Gelegenheit, sich zu der Parkplatzverordnung zu äussern. Folgende Dokumente lagen öffentlich auf:

- Parkplatzverordnung
- Anhang zur Parkplatzverordnung
- Erläuternder Bericht zur Parkplatzverordnung

Aufgrund des Corona-Virus konnte kein öffentliches Forum als Startveranstaltung zur öffentlichen Auflage durchgeführt werden. Um trotzdem den Aufbau und die Inhalte der Dokumente zu erläutern, wurde auf der Website der Gemeinde ein Erklärungsvideo aufgeschaltet.

Aus der öffentlichen Auflage gingen innerhalb der Auflagefrist 8 Stellungnahmen mit insgesamt 38 Einwendungen und Hinweisen ein. Die Gemeinde hat sämtliche Einwendungen geprüft. Dabei konnten 13 Einwendungen berücksichtigt, 5 Einwendungen teilweise berücksichtigt und 17 Einwendungen nicht berücksichtigt werden. Ein Antrag war nicht Gegenstand der Parkplatzverordnung und weitere 2 Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des vorliegenden Berichts (Kp. 3) nimmt die Gemeinde Stellung zu den nicht und teilweise berücksichtigten Einwendungen und erläutert deren Behandlung. Für die Behandlung im vorliegenden Bericht, wie auch in der Zusammenstellung wurden die Einwendungen anonymisiert.

Parallel zum vorliegenden Bericht liegt eine Zusammenstellung vor, die sämtliche Einwendungen enthält, welche im Rahmen der öffentlichen Auflage der Parkplatzverordnung eingegangen sind. Zu jeder Einwendung wurde ein Antworttext verfasst, welcher dokumentiert, inwiefern die Einwendung im Rahmen der weiteren Bearbeitung der PPV berücksichtigt worden ist. Die Zusammenstellung wird den Einwender\*innen zugestellt. Diese Zusammenstellung ist jedoch nicht Bestandteil des Festsetzungsbeschlusses betreffend der Parkplatzverordnung.

## 1.4 Anhörung

Parallel zur öffentlichen Auflage fand auch die Anhörung bei den Nachbargemeinden und der Region Glattal statt. Es gingen 4 Stellungnahmen der Nachbargemeinden und zusätzlich eine der regionalen Planungsgruppe Glattal (ZPG) ein. Zur Parkplatzverordnungen und den ergänzenden Unterlagen wurden keine Anträge gestellt.

## 2 Ergebnis kantonale Vorprüfung

Es werden die nicht und teilweise berücksichtigten Anträge und Empfehlungen behandelt.

### 2.1 Allgemeine Bemerkung

#### Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen

Grundsätzlich gilt die aus dem Jahr 1997 stammende Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen als Empfehlung. Eine revidierte Wegleitung wurde von der Baudirektion 2018 in die Vernehmlassung gegeben. Es ist derzeit aber offen, ob der Regierungsrat eine Neufassung der Wegleitung verabschieden wird. Es steht den Gemeinden indessen frei, von der in die Vernehmlassung gegebenen Fassung Gebrauch zu machen.

### 2.2 Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge

#### 2.2.1 Art. 10 – Ladevorrichtungen für Personenwagen

(Antrag V7)

##### Antrag:

Dieser Artikel ist zu streichen. In diesem Artikel wird vorgeschrieben, dass in bestimmten Situationen Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge vorgesehen werden müssen. Für Anforderungen an die qualitative Gestaltung von Parkplätzen fehlt es allerdings an einer gesetzlichen Grundlage.

##### Stellungnahme:

Hinweis: Mit diesem Artikel verfolgt die Gemeinde Schwerzenbach keine gesetzliche Verpflichtung zur Erstellung von Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge. In der PPV wird verlangt, dass Vorkehrungen für Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge zu treffen sind, damit bei Bedarf künftig die Realisierung von individuell abrechenbaren Anschlüssen für Ladevorrichtungen von Elektrofahrzeugen möglich ist und die Energieversorgung dafür ausreicht. Aus folgenden Gründen wird der Antrag nicht berücksichtigt:

##### Begründung:

- Ein Gebäude hat normalerweise eine Lebensdauer von über 50 Jahre. Um nachträgliche kostenintensive baulichen Anpassungen zu verhindern, sollen entsprechende Vorkehrungen bereits beim Neubau getroffen werden.
- Gemäss § 242, Abs. 2 PBG bzw. Art. 1, Abs. 2 PPV besteht der Grundsatz auf privatem Grund ein ausreichendes Angebot an Parkfeldern zu schaffen, damit die Fahrzeuge ausserhalb des öffentlichen Grunds abgestellt werden können. Die Gemeinde Schwerzenbach geht davon aus, dass dies sowohl jetzt, als auch langfristig der Fall sein muss. Aufgrund der aktuellen kantonalen und nationalen Fördermassnahmen bestehen Gründe zur Annahme, dass die Anzahl Elektrofahrzeuge gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zunehmen wird. Insbesondere

bei Langzeitparkfeldern sind dann Ladestationen erforderlich, damit diese von Elektrofahrzeugen genutzt werden können. Wenn bei Gebäuden die Realisierung von Ladevorrichtungen nicht möglich ist bzw. die Energieversorgung dafür nicht ausreicht, kann § 243, Abs. 2 PBG nicht mehr umgesetzt werden. Deshalb betrachtet die Gemeinde Schwerzenbach diesen Artikel nicht als Anforderung bezüglich qualitativer Gestaltung, sondern bezüglich einer künftig erforderlichen Standardausstattung von Parkfeldern.

- Die Gemeinde Schwerzenbach ist der Meinung, dass der §242, Abs. 2 PBG "Im Normalfall soll die Zahl der Abstellplätze so festgelegt werden, dass die Fahrzeuge der Benutzer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes aufgestellt werden können. Besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse, insbesondere des Verkehrs oder des Schutzes von Wohngebieten, Natur- und Heimatschutzobjekten, Luft und Gewässern, kann die Zahl der erforderlichen Plätze tiefer angesetzt und die Gesamtzahl begrenzt werden." die gesetzliche Grundlage für den Artikel 10 PPV ist.

Begrenzung, ab 10 PF: Die Gemeinde hält am Grenzwert von 10 Parkfeldern für Personenwagen fest. Denn bei kleineren Parkieranlagen sind öfters keine Investoren beteiligt und die Person, die die Baute erstellt, bleibt normalerweise langfristig dessen Besitzer\*in. Dann soll die Bauherrschaft selbst entscheiden können, ob sie generell Ladeinfrastrukturen benötigt und dafür Vorrichtungen erstellt werden sollen. Bei einer in der PPV generell geregelten Erstellungspflicht wäre die Verhältnismässigkeit nicht gegeben. Zudem wird davon ausgegangen, dass bei kleineren Anlagen das Nachrüsten von Ladestationen mit einem verhältnismässigen Aufwand möglich ist.

Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Titel und Inhalt des Artikels werden jedoch konkretisiert, dass klar erkennbar ist, dass dieser sich auf Vorkehrungen für Ladevorrichtungen und nicht spezifisch auf «Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge» bezieht. Zudem wird ergänzt, dass die Anforderungen nur für Parkfelder für Personenwagen für Bewohner\*innen und Beschäftigte gilt.

### 2.2.2 Art. 14 – Ladevorrichtungen für Motorräder

(Antrag V8)

#### Antrag:

Dieser Artikel ist zu streichen. In diesem Artikel wird vorgeschrieben, dass in bestimmten Situationen Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge vorgesehen werden müssen. Für Anforderungen an die qualitative Gestaltung von Parkplätzen fehlt es allerdings an einer gesetzlichen Grundlage.

#### Stellungnahme:

Gemäss Begründung bei Antrag V7.

Die aktuelle Tendenz zeigt, dass auch bei den Motorrädern und Rollern der Anteil der Elektroantriebe steigen wird. Motorräder mit Elektroantrieben benötigen zum Laden dieselben Anschlüsse und Leistungen wie Elektroautos. Bei der Vorinstallation von entsprechenden Infrastrukturen wie Zuleitungen und Kabeltrassen können also Synergien genutzt werden.

Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Titel und Inhalt des Artikels werden jedoch konkretisiert, dass klar erkennbar ist, dass dieser sich auf Vorkehrungen für Ladevorrichtungen und nicht

spezifisch auf «Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge» bezieht. Zudem wird ergänzt, dass die Anforderungen nur bei Motorradabstellplätzen für Bewohner\*innen und Beschäftigte gilt.

### 2.2.3 Art. 17 – Ladevorrichtungen für Elektrowelos

(Antrag V9)

#### Antrag:

Dieser Artikel ist zu streichen. In diesem Artikel wird vorgeschrieben, dass in bestimmten Situationen Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge vorgesehen werden müssen. Für Anforderungen an die qualitative Gestaltung von Parkplätzen fehlt es allerdings an einer gesetzlichen Grundlage.

#### Stellungnahme:

Hinweis: Mit diesem Artikel bezweckt die Gemeinde Schwerzenbach keine gesetzliche Verpflichtung zur Erstellung von Ladevorrichtungen für Elektrowelos. In der PPV wird verlangt, dass Vorkehrungen für Ladevorrichtungen für Elektrowelos zu treffen sind, damit bei Bedarf künftig die Realisierung von individuell abrechenbaren Anschlüssen für Ladevorrichtungen von Elektrowelos möglich ist. Aus folgenden Gründen wird der Antrag nicht berücksichtigt:

#### Begründung:

Die Nutzung von Elektrowelos wird immer beliebter. Um diese weiterhin zu fördern, müssen in künftigen Überbauungen Ladeinfrastrukturen geschaffen werden. Denn oft sind Akkus bei Elektrowelos fix eingebaut (Diebstahlschutz). Sie können nicht leicht herausgenommen und in der Wohnung aufgeladen werden. Damit insbesondere Langzeitveloabstellplätze auch für Elektrowelos nutzbar sind, sind vor Ort Lademöglichkeiten erforderlich. Gleichzeitig wird ein Aufladen der Akkus in den Wohnungen auch aus Brandschutzgründen nicht angestrebt. Deshalb betrachtet die Gemeinde Schwerzenbach diesen Artikel nicht als Anforderung bezüglich qualitativer Gestaltung, sondern bezüglich einer künftig erforderlichen Standardausstattung von Langzeitveloabstellplätzen. Die Gemeinde Schwerzenbach ist der Meinung, dass der §242, Abs. 2 PBG die gesetzliche Grundlage für den Artikel 17 PPV ist.

Der Grenzwert von 10 Langzeitabstellplätzen wurde von der Gemeinde bewusst gewählt. Denn bei kleineren Parkieranlagen sind öfters keine Investoren beteiligt und die Person, die die Baute erstellt, bleibt normalerweise langfristig dessen Besitzer\*in. Dann soll die Bauherrschaft selbst entscheiden können, ob sie generell Ladeinfrastrukturen benötigt und dafür Vorrichtungen erstellt werden sollen. Bei einer in der PPV generell geregelten Erstellungspflicht wäre die Verhältnismässigkeit nicht gegeben. Zudem wird davon ausgegangen, dass bei kleineren Anlagen das Nachrüsten von Ladestationen mit einem verhältnismässigen Aufwand möglich ist.

Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Titel und Inhalt des Artikels werden jedoch konkretisiert, dass klar erkennbar ist, dass dieser sich auf Vorkehrungen für Ladevorrichtungen und nicht spezifisch auf «Ladevorrichtungen für Elektrowelos» bezieht. Zudem wird ergänzt, dass die Anforderungen nur für Langzeitveloabstellplätze gilt.



## 2.3 Ersatzabgaben

(Antrag V10)

### Antrag:

Die Aufhebung der alten Art. 12 bis 18 PPV betreffend Ersatzabgaben ist vertieft zu prüfen und gegebenenfalls darauf zu verzichten.

Gemäss den Ausführungen in der PPV sollen die alten Art. 12 - 18 PPV ersatzlos aufgehoben werden, da sie scheinbar nicht mehr erforderlich sind. Dieses Vorgehen wird im Erläuterungsbericht nicht detailliert erklärt und ist nicht vollständig nachvollziehbar. Gemäss PBG gilt hinsichtlich der Parkierung unabhängig von der jeweiligen PPV die Kaskade nach § 244 ff PBG (Erstellung der Parkplätze auf Baugrundstück oder nützlicher Entfernung > Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage > Ersatzabgabe). Aus unserer Sicht besteht grundsätzlich auch mit der Möglichkeit zur Reduktion der Anzahl der Parkplätze immer noch die Chance, dass die notwendigen Parkplätze weder auf dem Baugrundstück, noch in nützlicher Entfernung und auch nicht in einer Gemeinschaftsanlage nach Art. 11 PPV realisiert werden können. In dieser Situation würden sodann § 246 und § 247 PBG gelten. Die Zweckmässigkeit einer solchen Situation ist jedoch in Frage zu stellen, zumal die Gemeinde heute über entsprechenden Vorgaben in der PPV verfügt.

### Stellungnahme:

Erfahrungen der Gemeinde aus der Vergangenheit zeigen, dass es nicht zu erwarten ist, dass in Schwerzenbach künftig zu einer Situation kommt, bei der Ersatzabgaben verlangt werden müssen. Die Bestimmungen in der Parkplatzverordnung geben mehrere Möglichkeiten, Personen von Ersatzabgaben zu befreien (prozentuale Reduktionsfaktoren, mobilitätslenkende Massnahmen, Gemeinschaftsanlagen). Gemäss Art. 5, Abs. 1 PPV muss bei einer Unterschreitung des Minimalbedarfs ein nachvollziehbares Konzept (mobilitätslenkenden Massnahmen) vorgelegt werden, welches darlegt dass die Mobilitätsbedürfnisse trotzdem ausreichend befriedigt werden können. Dies entspricht eher den Zielsetzungen der Gemeinde betreffend einer Mobilitätsverlagerung, als das «einfache» Zahlen eines Geldbetrages, um das Parkfeld an einem anderen Standort zu ersetzen. Falls trotzdem einmal Ersatzabgaben erforderlich werden, gelten die kantonalen Bestimmungen.

Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Die Begründung wird im Erläuterungsbericht ergänzt.

### 3 Ergebnis öffentliche Auflage

Es werden die nicht und teilweise berücksichtigten Einwendungen behandelt. Thematisch gleiche Einwendungen sind im vorliegenden Bericht zusammengefasst. Die Struktur orientiert sich am Aufbau der Parkplatzverordnung.

#### 3.1 Allgemeine Bemerkungen

##### **Kommunaler Plan für prozentuale Reduktion**

Gemäss Rückmeldung aus der kantonalen Vorprüfung ist Art. 4 Abs. 2 PPV dahingehend anzupassen, dass er auf einen kommunalen Plan der ÖV-Güteklassen verweist, welcher das Gemeindegebiet von Schwerzenbach parzellenscharf in Gebiete für die prozentuale Reduktion einteilt. Zudem ist zu prüfen, ob dem Gemeinderat die Kompetenz erteilt werden soll, den Güteklassenplan periodisch auf die aktuellen Gegebenheiten anpassen zu können. Die Einwendung wurde berücksichtigt. Art. 4 verweist nun auf den kommunalen Übersichtsplan und dem Gemeinderat wird im Art. 4, Abs. 3 die Kompetenz erteilt, die Gebietszugehörigkeit im Übersichtsplan bei wesentlichen Änderungen im ÖV-Angebot entsprechend anzupassen.

##### **Behindertengerechte Parkfelder nach SIA 500**

In Anlehnung an die Inhalte aus der kantonalen Bauverordnung (Stand 01.10.2019) richten sich die Anforderungen für behindertengerechte Parkfelder nach der Norm SIA 500. Auf einen Verweis auf die VSS-Norm 40 281 wird verzichtet.

##### **Mobilitätslenkende Massnahmen auf Verlangen des Gemeinderats**

Anstatt «Mobilitätsmassnahmen» wird der Begriff «mobilitätslenkende Massnahmen» verwendet, da dieser Begriff in der Anwendung verständlicher ist.

In Anlehnung an die Rückmeldung aus der kantonalen Vorprüfung wird der Artikel 5. Abs. 2 in der PPV dahingehend angepasst, dass in Fokusgebieten "autoarme Nutzung" mobilitätslenkende Massnahmen gemäss Art. 5, Abs. 4 ausgearbeitet werden müssen, wenn der Mindestbedarf an Parkfeldern unterschritten wird. Es wird davon abgesehen, dass der Gemeinderat bei Überbauungen ab 50 Parkfeldern für Personenwagen mobilitätslenkende Massnahmen fordern kann. Hingegen wird bei Gestaltungsplänen in der BZO Art. 45, Abs. 4 Vorgaben betreffend dem Parkfeldangebot und mobilitätslenkenden Massnahmen ergänzt. Begründung: Um eine hohe Siedlungsqualität anzustreben und geeignete ortsbauliche Strukturen zu schaffen darf in Gebieten, in der die Innenentwicklung anspruchsvoll ist, von den Bestimmungen über die Regelbauweise abgewichen werden (Gestaltungsplanpflicht). Ziel der Gestaltungsplanpflicht ist eine unter Berücksichtigung der Gesamtbetrachtung stimmige Überbauung zu realisieren und die negativen Auswirkungen des Verkehrs im dicht bebauten Siedlungsgebiet möglichst zu reduzieren. Die Ergänzung in der BZO Art. 45, Abs. 4 erscheint zweckmässig, um diesen Anforderungen gerecht zu werden. Sie fördert eine haushälterische Nutzung des Bodens und entspricht den von der Gemeinde angestrebten Ziele im GVK bzw. dem kommunalen Richtplan Verkehr.

### **Standort der Parkfelder für Personenwagen**

Gemäss Rückmeldung aus der kantonalen Vorprüfung ist auf die Pauschalisierung der Pflicht zu unterirdischen Parkfeldern zu verzichten, da § 244, Abs. 3 PBG eine einzelfallweise Prüfung vorsieht. Deshalb wird auf eine Unterscheidung betreffend Anzahl verzichtet. Der Artikel 9 in der PPV wird in Anlehnung an § 244, Abs. 3 PBG wie folgt überarbeitet: «Zwecks Schonung des Ortsbilds und Erhalt der Frei- und Spielflächen sind die Parkfelder für Personenwagen für Bewohner\*innen und Beschäftigte unterirdisch zu erstellen, wenn die Verhältnisse es gestatten und die Kosten zumutbar sind.» Erläuterung: Um den negativen Klimaveränderungen entgegenzuwirken und das Lokalklima zu verbessern, soll der Anteil an versiegelten Flächen auf ein nötigen Minimum reduziert werden. Bei jedem Bauprojekt ist deshalb als Prüfauftrag anzustreben, die Parkfelder unterirdisch zu erstellen.

### **Abstimmung mit Umgebungsgestaltung / Verbesserung Lokalklima**

In Abstimmung mit den Inhalten der Bau- und Zonenordnung wurde eine Vorgabe betreffend Einbezug der Parkieranlagen in die Umgebungsgestaltung und der Minimierung von versiegelten Flächen bei oberirdischen Parkfeldern ergänzt (Art. 9, Abs. 2). Dies um eine attraktive Gesamtwirkung der Überbauung anzustreben und ein angenehmes Lokalklima im Strassen- bzw. Siedlungsraum zu fördern sowie Massnahmen für die Biodiversität zu unterstützen. Die Ergänzung wird durch die im kantonalen Richtplan enthaltene Massnahme K2 des Massnahmenplans «Anpassung an den Klimawandel» und der Umsetzung der Ziele gemäss kommunalen Richtplan Verkehr begründet.

### **Kinderwagen, fahrzeugähnliche Geräte**

Anforderungen für Abstellflächen für Kinderwagen und fahrzeugähnliche Geräte (FäG) werden aus der Parkplatzverordnung entfernt und in der Bau- und Zonenordnung unter Art. 38, Abs. 1 ergänzt. In Anlehnung an eine Einwendung aus der öffentlichen Auflage ist es zweckmässig, solche Flächen in Abstell- und Nebenräumen von Wohnhäusern anzubieten. Der Inhalt macht in der BZO mehr Sinn.

## 3.2 Aufbau und Inhalt der Parkplatzverordnung

### 3.2.1 Inhalte der Parkplatzverordnung

(Antrag E1)

**Antrag:**

Der Entwurf der PPV sei bezüglich der gesetzlichen Grundlagen zu überprüfen und auf die Gesetzgebungskompetenzen der Gemeinde zu beschränken. Auf "PBG ergänzende" Festlegungen (ohne gesetzliche Grundlage) sei zu verzichten. Z.B. Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge. Es soll Sache der Bauherrschaft sein, welche zusätzlichen Einbauten zur Verfügung gestellt werden.

**Stellungnahme:**

Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung ist die Rechtmässigkeit der PPV überprüft worden. Die PPV wurde anschliessend entsprechend überarbeitet, dass für die Inhalte eine gesetzliche Grundlage vorhanden ist. Bei den Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge ist die Begründung der Gemeinde dem Kapitel 2.2 zu entnehmen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

### 3.3 Parkplatzverordnung

#### 3.3.1 Grenzbedarf (Art. 3)

(Antrag E5)

**Antrag:**

Die Berechnungsformel für den Grenzbedarf der zulässigen Parkplätze gemäss Anhang A1 ist anzupassen, bzw. die ursprüngliche Formel beizubehalten, die vorsieht, dass pro 80m<sup>2</sup> GNF 1 PP bereitzustellen ist. Dies ist ein politisches Anliegen, über das die Bevölkerung mittels demokratischer Instrumente entscheiden sollte. Eine Förderung dieser Absicht mittels Bauvorschriften ist unserer Meinung nach eine Überschreitung der Zuständigkeit des Gemeinderats.

**Stellungnahme:**

Die Berechnungsformel beim Grenzbedarf wird angepasst, sodass beim Wohnen der Parkfeldbedarf auch anhand der Bezugsfläche berechnet werden kann  $> 1 \text{ PF} / 100 \text{ m}^2 \text{ mGF}$ . Die Bevölkerung kann an der Gemeindeversammlung über das Anliegen entscheiden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

#### 3.3.2 Grenzbedarf (Art. 3)

(Antrag E6)

**Antrag:**

Der massgebliche Pflichtbedarf soll so geregelt werden, dass bei grösseren Wohneinheiten ab z.B. 120 m<sup>2</sup> Wohnfläche auch eine Anpassung des Bedarfs nach oben möglich ist.  $>$  Der massgebliche Bedarf soll auch basierend auf einer Fläche (mGF) und nicht nur nach der Anzahl Wohnungen berechnet werden können.

**Stellungnahme:**

Die Berechnungsformel beim Grenzbedarf wird angepasst, sodass beim Wohnen der Parkfeldbedarf auch anhand der Bezugsfläche berechnet werden kann  $> 1 \text{ PF} / 100 \text{ m}^2 \text{ mGF}$ . Eine Anpassung des Bedarfs nach oben würde den von der Gemeinde im kommunalen Richtplan Verkehr bzw. GVK definierten Ziele betreffend Mobilität widersprechen und ist deshalb nicht möglich.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

#### 3.3.3 Massgeblicher Bedarf (Art. 4)

(Antrag E7)

**Antrag:**

Die maximalen Werte in den ÖV-Güteklassen A und B seien für Bewohnerinnen und Bewohner auf 80% bzw. auf 90%, bezüglich der Parkfelder für Beschäftigte auf max. 50% bzw. 60% und bezüglich der Parkfelder für Besucherinnen und Besucher/Kundschaft auf max. 60% bzw. 80% des Grenzbedarfes festzulegen. Die maximalen Werte zum massgeblichen Bedarf sind erfahrungsgemäss zu tief.

**Stellungnahme:**

Die Reduktionsfaktoren gemäss Wegleitung wurden überprüft und sind für die Gemeinde Schwerzenbach weiterhin zweckmässig. Sie dienen dazu, die im kommunalen Richtplan Verkehr bzw. GVK definierten Ziele betreffend Mobilität zu erreichen.

Die Einwendung kann nicht berücksichtigt werden.

**3.3.4 Abweichungen (Art. 5)****(Antrag E10)****Antrag:**

Die vorgeschlagene Regelung bezüglich der "Fokusgebiete autoarme Nutzung" in Art. 5 Abs. 2 revPPV sei so abzuändern, dass Mobilitätsmassnahmen bzw. -konzepte nur bei einer Unterschreitung der minimalen Werte für den massgeblichen Parkplatzbedarf eingefordert werden können.

**Stellungnahme:**

In Anlehnung an die Rückmeldung aus der kantonalen Vorprüfung wird der Artikel 5. Abs. 2 in der PPV dahingehend angepasst, dass in Fokusgebieten "autoarme Nutzung" mobilitätslenkende Massnahmen gemäss Art. 5, Abs. 4 ausgearbeitet werden müssen, wenn der Mindestbedarf an Parkfeldern unterschritten wird.

Um eine hohe Siedlungsqualität anzustreben und geeignete ortsbauliche Strukturen zu schaffen darf in Gebieten, in der die Innenentwicklung anspruchsvoll ist, von den Bestimmungen über die Regelbauweise abgewichen werden (Gestaltungsplanpflicht). Ziel der Gestaltungsplanpflicht ist eine unter Berücksichtigung der Gesamtbetrachtung stimmige Überbauung zu realisieren und die negativen Auswirkungen des Verkehrs im dicht bebauten Siedlungsgebiet möglichst zu reduzieren. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, werden in der BZO Art. 45, Abs. 4 Vorgaben betreffend dem Parkfeldangebot und Mobilität ergänzt.

Diese Ergänzung fördert eine haushälterische Nutzung des Bodens und entspricht den von der Gemeinde angestrebten Ziele im GVK bzw. dem kommunalen Richtplan Verkehr.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

**3.3.5 Abweichungen (Art. 5)****(Antrag E11)****Antrag:**

Der Artikel ist wie folgt zu präzisieren: «In den Fokusgebieten <autoarme Nutzungen> gemäss kommunalem Richtplan Verkehr (Anhang A.3) und bei Projekten mit mehr als 50 Parkfeldern für Personenwagen, ist im Rahmen des Planungs- und Baubewilligungsverfahrens ein Mobilitätskonzept einzureichen, welches das gewählte Parkfeldangebot begründet.» Um die Gleichbehandlung aller Projekte zu sichern, soll für Bauvorhaben in den Fokusgebieten "autoarme Nutzungen" und bei Projekten mit mehr als 50 Parkfeldern für Personenwagen grundsätzlich immer ein Mobilitätskonzept eingereicht werden.

**Stellungnahme:**

Gemäss Begründung bei E10.

Aufgrund der Rückmeldung aus der kantonalen Vorprüfung hat sich die Ausgangslage geändert und der Antrag kann nicht in dieser Form berücksichtigt werden. Der Ansatz betreffend Gleichbehandlung wird aber sinngemäss übernommen.

**3.3.6 Abweichungen (Art. 5)****(Antrag E12)****Antrag:**

Auf die Festlegung „autoarme Nutzungen“ im reinen Wohngebiet „Langä Blätz“ soll verzichtet werden. Gleichbehandlung der noch nicht überbauten Grundstücke mit den bereits überbauten Grundstücken. Der «nur» behördenverbindliche Richtplan bekäme mit dem Weg über Art. 5 Abs. 2 PPV auf stillem Wege parzellen- und inhaltsscharfen Gesetzescharakter mit weitestreichender Kompetenzdelegation an den Gemeinderat, basierend auf unklaren Begriffen und mit nicht näher definierten Anordnungs- und Verfügungsspielräumen.

Die Begriffe "autoarme Nutzungen" und "Mobilitätsmassnahmen" sowie dessen Folgemassnahmen sind zu erläutern. Es fehlt Klarheit betreffend Verbindlichkeit und Vorhersehbarkeit der "Richtlinie Mobilität"

**Stellungnahme:**

Gemäss E55 im Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen zum KRV.

Autoarme Nutzungen: Reduktion der Anzahl Parkfelder auf 20% - 50% des Grenzbedarfs. Die Richtlinie Mobilität bzw. «Mindestinhalte Bericht mobilitätslenkende Massnahmen» ist bei Gestaltungsplänen und Unterschreitung des Minimalbedarfs an Parkfeldern verbindlich. Gemäss Begründung bei E10.

Der Antrag betrifft den kommunalen Richtplan Verkehr und ist nicht Gegenstand der PPV.

**3.3.7 Abweichungen (Art. 5)****(Antrag E13)****Antrag:**

Es soll sichergestellt werden, dass beim Art. 5, Abs. 2 Projekte nicht so gesplittet werden, dass die Anzahl je unter 50 PF liegt.

**Stellungnahme:**

In Anlehnung an die Rückmeldung aus der kantonalen Vorprüfung wird auf eine Unterscheidung betreffend Anzahl verzichtet. Der Artikel wird gemäss Erläuterungen unter den allgemeinen Bemerkungen bzw. E10 überarbeitet.

Aufgrund der Rückmeldung aus der kantonalen Vorprüfung hat sich die Ausgangslage geändert und der Antrag kann nicht in dieser Form berücksichtigt werden.

**3.3.8 Standort der Parkfelder (Art. 9)****(Antrag E14)****Antrag:**

Bewohner- und Beschäftigtenparkplätze sollten aus erwähnten Gründen wenn immer möglich und ab 12 PP für PW zwingend unterirdisch erstellt werden.

**Stellungnahme:**

In Anlehnung an die Rückmeldung aus der kantonalen Vorprüfung wird auf eine Unterscheidung betreffend Anzahl verzichtet (gemäss allgemeine Bemerkungen). Bewohner- und Beschäftigtenparkfelder sind immer unterirdisch zu erstellen, wenn die Nachbarschaft wesentlich geschont werden kann, die Verhältnisse es gestatten und die Kosten zumutbar sind.

Die Einwendung kann nicht berücksichtigt werden.

**3.3.9 Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge (Art. 10)****(Antrag E15)****Antrag:**

Der Art. 10 PPV ist wie folgt zu ergänzen: «...zu versehen. Dabei ist zumindest eine ausreichende Energieversorgung des Gebäudes für das Laden von Elektrofahrzeugen gemäss dem Merkblatt SIA2060 nachauszuweisen und die initiale Ausstattung der Parkplätze dafür (Ausbaustufen A bis D gemäss SIA2060) auszuweisen.»

**Stellungnahme:**

Es ist keine rechtliche Grundlage für die Durchsetzung dieses Antrages vorhanden. Allerdings wird beim Art. 10 ergänzt, dass das Merkblatt SIA 2060 als Beurteilungsrichtlinie gilt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

**3.3.10 Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge (Art. 10)****(Antrag E16)****Antrag:**

Der Art. 10 PPV ist wie folgt zu ergänzen: «Genannte Nachweise sind auch bei einer umfassenden Sanierung einer Parkgarage zu erbringen.»

**Stellungnahme:**

Es ist keine rechtliche Grundlage für die Durchsetzung dieses Antrages vorhanden.

Die Einwendung kann nicht berücksichtigt werden.



**3.3.11 Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge (Art. 10)****(Antrag E17)****Antrag:**

In Art. 10 ist die Einschränkungen auf Parkieranlagen mit mehr als 10 Fahrzeugen ersatzlos zu streichen. Vorkehrungen für die Installation von Ladevorrichtungen von Elektrofahrzeugen sollten bei neuen Parkieranlagen standardmässig immer getroffen werden, unabhängig von der Anzahl Parkfelder. Im Sinne der angestrebten Reduktion von verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen ist gemäss kantonalem Gesamtverkehrskonzept die Elektromobilität zu fördern.

**Stellungnahme:**

Die Gemeinde hält am Grenzwert fest. Denn bei kleineren Parkieranlagen sind öfters keine Investoren beteiligt und die Person, die die Baute erstellt, bleibt normalerweise langfristig dessen Besitzer\*in. Dann soll die Bauherrschaft selbst entscheiden können, ob sie generell Ladeinfrastrukturen benötigt und dafür Vorrichtungen erstellt werden sollen. Bei einer in der PPV generell geregelten Erstellungspflicht wäre die Verhältnismässigkeit nicht gegeben. Zudem wird davon ausgegangen, dass bei kleineren Anlagen das Nachrüsten von Ladestationen mit einem verhältnismässigen Aufwand möglich ist.

Die Einwendung kann nicht berücksichtigt werden.

**3.3.12 Bedarf an Abstellflächen – Velo (Art. 15)****(Antrag E20)****Antrag:**

Bei der Überarbeitung ist die Anzahl der verlangten Veloabstellplätze so festzulegen, dass die konkreten örtlichen Gegebenheiten der Gemeinde Schwerzenbach berücksichtigt werden.

**Stellungnahme:**

Die Richtwerte lehnen sich an jene der aus der kantonalen Wegleitung bzw. der VSS-Norm 40 065 an. Die Werte sind zweckmässig und haben sich in der Praxis bewährt. Beim Evaluieren der zweckmässigen Richtwerte wurden die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt. Schwerzenbach liegt im Glattal und ist Teil des vernetzten Siedlungsgebiets in der Agglomeration Zürich. Zudem sind die Landschaftsräume um Schwerzenbach relativ flach. Kantonale, regionale und kommunale Massnahmen bezwecken eine laufende Verbesserung des Velowegnetzes. Es kann davon ausgegangen werden, dass Schwerzenbach für den Veloverkehr attraktiv ist und die Richtwerte dem effektiven Mindestbedarf entsprechen.

Die Einwendung kann nicht berücksichtigt werden.

**3.3.13 Bedarf an Abstellflächen – Velo (Art. 15)****(Antrag E21)****Antrag:**

Von der Formel für das Wohnen von «1 Velo-P / Zimmer» ist Abstand zu nehmen. Es sind die konkreten örtlichen Gegebenheiten der Gemeinde Schwerzenbach zu berücksichtigen.

**Stellungnahme:**

Gemäss Begründung bei E20.

Bei Wohnbauten wird keine Anpassung vorgenommen, weil hier nicht die Velobenützung, sondern der Velobesitz der massgebende Faktor ist. Die Praxis zeigt, dass eine Person mehrere Velos besitzt und der Platz deshalb benötigt wird. Die Richtwerte lehnen sich an jene der VSS-Norm 40 065 an. Die in der Norm definierten Werte sind zweckmässig und haben sich in der Praxis bewährt.

Die Einwendung kann nicht berücksichtigt werden.

**3.3.14 Bedarf an Abstellflächen – Velo (Art. 15)****(Antrag E22)****Antrag:**

Es ist zu prüfen und gegebenenfalls festzulegen, ob es möglich ist, unter Berücksichtigung von konkreten Gegebenheiten, die von Ihnen zu prüfen und festzulegen sind, die Anzahl der Veloabstellplätze zu reduzieren. Denn eine Reduktionsmöglichkeit ist in der aktuellen Fassung nicht enthalten.

**Stellungnahme:**

Gemäss Begründung bei E20.

Die Einwendung kann nicht berücksichtigt werden.

**3.3.15 Anordnung, Abmessung, Standort und Gestaltung – Velo (Art. 16) (Antrag E23)****Antrag:**

Bei Wohnungen ist keine Aufteilung zwischen Kurzzeitparkplätzen und Langzeitparkplätzen zu machen.

**Stellungnahme:**

Die Praxis zeigt, dass bei Wohnnutzungen ein Teil der Velos oft in der Nähe von Gebäudezugängen abgestellt werden (Bewohner\*innen, Besucher\*innen). Gleichzeitig bevorzugt ein Grossteil der Bewohner\*innen abschliessbare Räume. Um diesen Bedürfnissen der Nutzenden zu entsprechen, wird an der Aufteilung in Kurzzeit- und Langzeitabstellplätze festgehalten. Es wird ausserdem an den Anforderungen zum Standort der Veloabstellplätze festgehalten. Um die Nutzung von Veloabstellplätzen zu fördern, ist es wichtig, dass diese an einem attraktiven Standort erstellt werden. Wenn zu wenige oder schlecht angeordnete Veloabstellplätze angeboten werden, ist zudem mit parkierten Velos an unerwünschten Orten zu rechnen.

Die Einwendung kann nicht berücksichtigt werden.

**3.3.16 Ladevorrichtungen für Elektrowelos (Art. 17)****(Antrag E25)****Antrag:**

In Art. 10 ist die Einschränkung auf Parkierungsanlagen mit mehr als 10 Fahrzeugen ersatzlos zu streichen. Vorkehrungen für die Installation von Ladevorrichtungen von Elektrofahrzeugen sollten bei neuen Parkierungsanlagen standardmässig immer getroffen werden, unabhängig von der Anzahl Parkfelder. Im Sinne der angestrebten Reduktion von verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen ist gemäss kantonalem Gesamtverkehrskonzept die Elektromobilität zu fördern.

**Stellungnahme:**

Die Gemeinde möchte am Grenzwert festhalten. Denn bei kleineren Parkierungsanlagen sind öfters keine Investoren beteiligt und die Person, die die Baute erstellt, bleibt normalerweise langfristig dessen Besitzer\*in. Dann soll die Bauherrschaft selbst entscheiden können, ob sie generell Ladeflächen benötigt und dafür Vorrichtungen erstellt werden sollen. Bei einer in der PPV generell geregelten Erstellungspflicht wäre die Verhältnismässigkeit nicht gegeben. Zudem wird davon ausgegangen, dass bei kleineren Anlagen das Nachrüsten von Ladestationen mit einem verhältnismässigen Aufwand möglich ist.

Die Einwendung kann nicht berücksichtigt werden.

**3.3.17 Ladevorrichtungen für Elektrowelos (Art. 17)****(Antrag E26)****Antrag:**

Die Erwähnung der Ladestationen für Elektrowelos seien ersatzlos zu streichen. Die Regelung wird als unnötig, unverhältnismässig und nicht zweckmässig erachtet. Die Mehrheit der Elektrowelos verfügt über demontierbare Akkus, für welche eine entsprechende mobile Ladevorrichtung mitgeliefert wird. Es besteht kein nennenswerter Bedarf, den Akku am Elektrowelo montiert in der Parkierungsanlage zu laden. Die Nutzer von Elektrowelos verfügen bereits in den Wohnungen über geeignete und mit individueller Abrechnung versehene Anschlüsse in nächster Umgebung.

**Stellungnahme:**

Gemäss Stellungnahme der Gemeinde zur kantonalen Vorprüfung (V9, Kp. 2.2.3).

Die Einwendung kann nicht berücksichtigt werden.

### 3.4 Anhang zur Parkplatzverordnung

#### 3.4.1 Parkfelder für mobilitätseingeschränkte Personen (A.1 neu A.2) (Antrag E27)

**Antrag:**

Im Anhang zur Parkplatzverordnung ist folgender Absatz einzufügen "Abmessung der Autoabstellplätze"

**Stellungnahme:**

Parkfelder für mobilitätseingeschränkte Personen sind Teil der Beilage zum Art. 4 PPV und gehören zur (neuen) Nummerierung "A.2 - massgeblicher Bedarf"

Die Einwendung kann nicht berücksichtigt werden.

#### 3.4.2 Mindestinhalte Bericht mobilitätslenkende Massnahmen (A.3) (Hinweis E33)

**Hinweis:**

Mobilität und Verkehr sind nicht synonym zu verwenden. Bei der Standortanalyse geht es um die Erschliessung durch unterschiedliche Verkehrsmittel und das dazugehörige jeweilige Verkehrsangebot, welche von den Arealen aus nutzbar sind.

**Stellungnahme:**

Mit "Mobilitätsangebot" sind neben dem Angebot an Verkehrsmitteln zusätzlich noch alternative Möglichkeiten gemeint, um die Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen (z.B. Carsharing)

Der Hinweis kann nicht berücksichtigt werden.

#### 3.4.3 Mindestinhalte Bericht mobilitätslenkende Massnahmen (A.3) (Hinweis E35)

**Hinweis:**

Der Begriff Modal Split ist zu präzisieren (Anteil des MIV/ÖV oder des MIV/ÖV/Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen des Areals).

**Stellungnahme:**

Der Modal Split ist eine qualitative Aussage, die Ziele werden jedoch qualitativ definiert. Unter dem Punkt «Ziele» ist eine Präzisierung bzw. Aussagen zum Modal Split schwierig. Die Anforderung "Aussagen zum Modal Split" wird deshalb allgemein aus der Richtlinie Mobilität entfernt.

Der Hinweis kann nicht berücksichtigt werden.

**3.4.4 Veloabstellplätze (Kapitel C)****(Antrag E38)****Hinweis:**

Das Kapitel C der Parkplatzverordnung ist gesamthaft zu überarbeiten.

**Stellungnahme:**

Das Kapitel wurde nochmals überprüft und Unstimmigkeiten entfernt. Die Gemeinde ist nun der Meinung, dass das Kapitel nachvollziehbar und der Aufbau zweckmässig ist

Die Einwendung kann nicht berücksichtigt werden.