

**Stand Genehmigung Kanton**

**Gemeinde Schwerzenbach**

# **Revision Parkplatzverordnung**

**Erläuternder Bericht**

20.003 / 25. Juni 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	Ausgangslage	1
1.2	Vorgehen	1
1.3	Grundlagen	1
<b>2</b>	<b>Ziele</b> _____	<b>2</b>
2.1	Übergeordnete Ziele	2
2.2	Ziele Parkplatzverordnung	2
<b>3</b>	<b>Parkplatzverordnung</b> _____	<b>3</b>
3.1	Strategie	3
<b>4</b>	<b>Wesentliche Anpassungen zur PPV 1996</b> _____	<b>4</b>
4.1	Allgemein	4
4.2	Begriffe	5
4.3	Parkfelder für Personenwagen	6
4.4	Motorradabstellplätze	9
4.5	Abstellplätze für Velos, FäG und Kinderwagen	10

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Die Definition des Parkplatzbedarfs bei Neubauten und Umnutzungen in Schwerzenbach wird im Rahmen des öffentlichen Baurechts (Baubewilligungen) basierend auf der kommunalen Parkplatzverordnung bestimmt. Die aktuell rechtsgültige Parkplatzverordnung stammt aus dem Jahr 1996.

Der Umgang mit den privaten Parkfeldern ist eine zentrale Stellschraube, um den aktuellen verkehrlichen Anforderungen gerecht zu werden und um autoarme Nutzungen gemäss dem kommunalen Richtplan zu ermöglichen. Durch das sichern einer angebotsorientierten Parkraumplanung in der neuen Parkplatzverordnung wird ein wichtiger Grundstein dafür gelegt. Sie basiert auf dem vorhandenen Angebot an Strassenkapazitäten und dient dazu, in Abhängigkeit der Nutzungen und Nutzergruppen sowie der Erschliessungsgüte durch den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr zweckmässige Parkierungsanlagen sowie Abstellplätze für Motorräder und Velos zu definieren.

## 1.2 Vorgehen

Die Überarbeitung der Parkplatzverordnung erfolgt im Rahmen der Ortsplanungsrevision und auf Grundlage der Ziele und Massnahmen des revidierten kommunalen Richtplans Verkehr der Gemeinde Schwerzenbach. Die Arbeiten wurden durch die Gesamtprojektleitung (GPL) Ortsplanungsrevision begleitet. Gleichzeitig wurde das Thema Parkieren an einer Veranstaltung des Begleitgremiums behandelt.

Nach der Überarbeitung aufgrund der Veranstaltung hat der Gemeinderat am 26. Oktober 2020 die Verordnung in die kantonale Vorprüfung und die öffentliche Auflage verabschiedet. Die Anhörung und öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG fand vom 13. November 2020 bis 11. Januar 2021 statt. 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. Am 18. Juni 2021 wurde die Parkplatzverordnung durch die Gemeindeversammlung festgesetzt.

## 1.3 Grundlagen

### **Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich**

In den §240 - 246 des Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (Stand 01.01.2020) ist festgelegt, welche Regelungen durch die Gemeinden und Städte erlassen werden und welche Grundsätze dabei zu verfolgen sind.

## 2 Ziele

### 2.1 Übergeordnete Ziele

Folgende Stossrichtungen lassen sich aus den übergeordneten Planungsinstrumenten ableiten und sind mittels der Parkplatzverordnung grundeigentümergebunden zu sichern:

- Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr sicherstellen
- Änderung des Mobilitätsverhaltens berücksichtigen und fördern
- Ein angenehmes Lokalklima im Strassen- bzw. Siedlungsraum fördern
- Den MIV und dessen Flächenbedarf auf ein nötiges Minimum reduzieren (ÖV hat gemäss kantonalem Richtplan mindestens 50% des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt)
  - Die öffentlichen Parkfelder vor Nutzungsmisbrauch schützen
  - Spielräume schaffen, um Aufenthaltsqualität zu erhöhen

### 2.2 Ziele Parkplatzverordnung

- Mit einer angebotsorientierten Planung die Änderung des Mobilitätsverhaltens gemäss kommunalem Richtplan Verkehr zu mehr ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie weniger motorisiertem Verkehr fördern
- Klare, nachvollziehbare Grundlage für die Berechnung des Parkfeldbedarfs erarbeiten
- Eine ausreichende Anzahl an Parkfelder/Abstellplätze auf privaten Grund zu schaffen, welche der angestrebten und gewünschten Mobilität in Schwerzenbach entspricht und sowohl für jetzt, als auch voraussichtlich für die Mobilitätsbedürfnisse der Zukunft der Bevölkerung der Gemeinde Schwerzenbach stimmig ist (bedarfsgerechte Anzahl Parkfelder).
- Ein auf die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und auf die örtlichen Verhältnisse abgestimmtes Parkfeldangebot fordern
- Überschreitung des maximal berechneten Parkfeldbedarfs vermeiden
- Kein Mindestparkfeldbedarf > Reduktion der Anzahl Parkfelder unter den üblichen Minimalwert ermöglichen (z.B. autoarme Nutzungen)
- Ergänzende Massnahmen fördern und einfordern, um Parkfeldangebot zu minimieren (mobilitätslenkende Massnahmen)
- Elektromobilität und andere Mobilitätsformen angemessen berücksichtigen und fördern
- Erstellung von Parkfeldern in Einstellhalle fördern und einfordern, sowie bei oberirdischen Parkfeldern die versiegelte Fläche minimieren
- Ausnahmen ermöglichen

## 3 Parkplatzverordnung

### 3.1 Strategie

Vergleiche haben ergeben, dass die Inhalte der aktuell rechtsgültigen Parkplatzverordnung aus dem Jahr 1996 mehrheitlich noch zeitgemäss sind. Gemäss Aussage der Gemeinde ist jedoch heute tendenziell ein Überschuss an Parkfeldern festzustellen. Deshalb wünscht sich die Gemeinde, dass beim Parkfeldbedarf, insbesondere bei der Wohnnutzung, eine Reduktion nach unten ermöglicht wird. Ergänzende mobilitätslenkende Massnahmen und ein entsprechendes Controlling sollen dabei helfen, dass das Parkfeldangebot dem Bedarf entspricht (kein unerwünschtes Parkieren auf öffentlichem Grund). Gleichzeitig soll die Anzahl der erforderlichen Parkfelder im Range mit den umliegenden Gemeinden liegen.

Aus den oben genannten Punkten und den Zielen ergeben sich folgende wesentliche Anpassungen in der PPV.

## **4 Wesentliche Anpassungen zur PPV 1996**

### **4.1 Allgemein**

#### **4.1.1 Richtwerte im Anhang**

In der Parkplatzverordnung sind keine konkrete Zahlen zum Bedarf an Parkfelder / Veloabstellplätze mehr definiert. Diese befinden sich neu im Anhang der Verordnung. Damit wird die PPV Schwerzenbach auf die wichtigsten Inhalte beschränkt und ist attraktiv in der Anwendung. Denn die wichtigsten Kennwerte können dem Anhang der Parkplatzverordnung entnommen werden und sind in Form einer Anleitung aufbereitet. Im Anhang werden zusätzlich die massgeblichen Anforderungen aus den Normen beschrieben. Diese Ausführungen beziehen sich auf den im Jahr 2021 gültige Stand der Dokumente. Der Anhang ist Bestandteil der Parkplatzverordnung und ebenfalls Genehmigungsinhalt der Gemeindeversammlung.

#### **4.1.2 Anlehnung an kantonale Wegleitung**

Grundsätzlich wurde das Grundgerüst der Parkplatzverordnung angelehnt an die kantonale «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen» des Kantons Zürich vom 15. Juni 2018 (Stand Vernehmlassung) erarbeitet. Das Vorgehen für die Berechnung des Parkfeldbedarfs wurde gemäss Empfehlung in der Wegleitung aufgebaut. Die Richtwerte für die Berechnung des Parkfeldbedarfs und des Bedarfs an Veloabstellplätzen wurden in Anlehnung an die kantonale Wegleitung definiert, jedoch noch unter Berücksichtigung ortsspezifischen Gegebenheiten verifiziert und teilweise angepasst. Die Parkplatzverordnung richtet sich nach den kantonalen Vorgaben, berücksichtigt aber die lokalen Gegebenheiten.

## 4.2 Begriffe

### Bezugseinheit

Die Bezugseinheit in der PPV ist die «massgebliche Geschossfläche». Die Definition der massgeblichen Geschossfläche bezieht sich auf den § 255 PBG und entspricht jener der Gesamtnutzfläche (GNF), die die Gemeinde bisher in der Parkplatzverordnung vom Jahr 1996 verwendet hat. Die Bezugseinheit lehnt sich somit an der bisherigen Praxis der Gemeinde an. Die massgebliche Geschossfläche ist zudem eine im Kanton anerkannte Bezugsfläche für die Berechnung des Parkfeldbedarfs und wird in diesem Zusammenhang auch in den Städten Zürich und Winterthur verwendet. Wo in der Wegleitung keine Kennwerte definiert sind, dienen Normen der VSS bzw. das Handbuch «Veloparkierung» vom ASTRA als Beurteilungsrichtlinie.

### Beurteilungsrichtlinie

Bei der Prüfung des Baugesuchs wird das entsprechende Dokument als Grundlage für die Beurteilung beigezogen. Abweichungen sind durch die Bauherrschaft zu begründen, es gibt einen Ermessensspielraum, die Benützbarkeit der Anlage muss aber sichergestellt werden.

### Autoarme Nutzung

Reduktion der Anzahl Parkfelder auf 20% - 50% des Grenzbedarfs.

### Mobilitätslenkende Massnahmen

Mit den mobilitätslenkenden Massnahmen wird angestrebt, die Verkehrsmittelwahl dahingehend zu beeinflussen, einen möglichst niedrigen Parkfeldbedarf und gleichzeitig ein bedarfsgerechtes Mobilitätsangebot zur Bewältigung der zu erwartenden Mobilitätsbedürfnisse zu gewährleisten. Dies in Abstimmung auf das Angebot an Verkehrsmitteln in der Umgebung.



### 4.3 Parkfelder für Personenwagen

Vorgehen zur Ermittlung des Parkfeldbedarfs und Übersicht über weitere Bestimmungen:

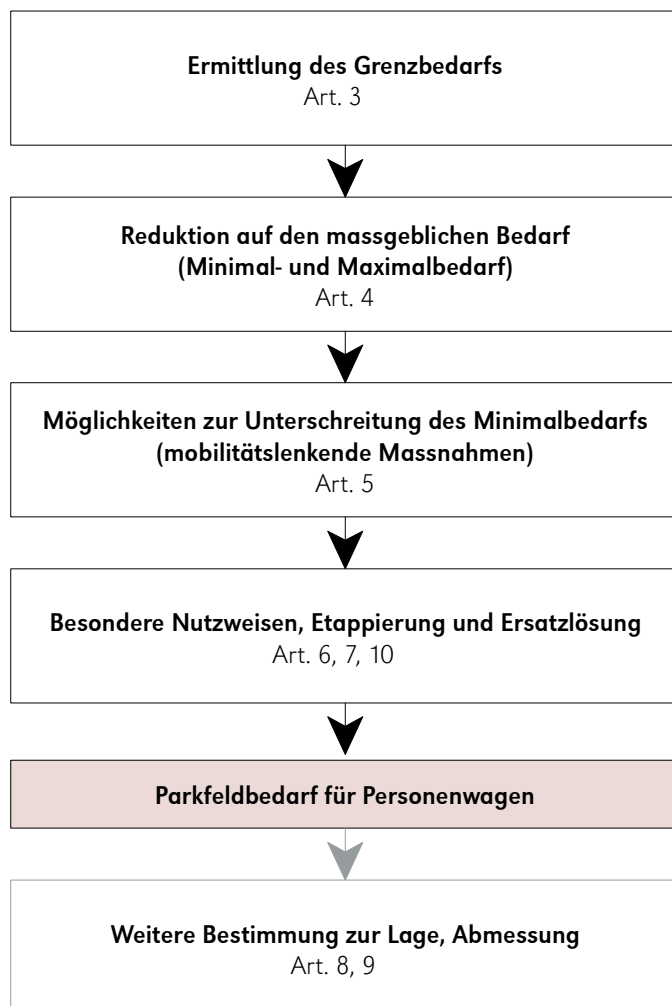


Abbildung 1: Übersicht Inhalte PPV zu Parkfeldern für Personenwagen

#### 4.3.1 Parkfeldbedarf für Personenwagen

Nachfolgend werden die wesentlichen Änderungen zur PPV 1996 bei der Ermittlung des Parkfeldbedarfs für Personenwagen erläutert:

##### **Ermittlung des massgeblichen Bedarfs – Gebietseinteilung der Reduktion**

Gemäss PPV ist der Grenzbedarf unter Berücksichtigung vom Standort der Überbauung zu reduzieren. Die Gebietseinteilung erfolgt parzellenscharf aufgrund folgender qualitativer Kriterien: Erschliessungsqualität durch den ÖV, Fuss- und Veloverkehr, örtlichen Verhältnisse sowie bestehende und künftige Siedlungsstruktur. Das Gemeindegebiet Schwerzenbach wird in vier Kategorien (Gebiete) eingeteilt:

**Gebiet A:** Unmittelbar um den Bahnhof, sehr gute ÖV-Erschliessung (Gehdistanz zum Bahnhof < 5 Minuten), Zentrumszone (Zonenplan), dicht bebaubar, sehr zentral in Schwerzenbach, gute Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr

**Gebiet B:** Zentrumsnah, gute ÖV-Erschliessung (Gehdistanz zum Bahnhof < 10 Minuten), zentral in Schwerzenbach, bauliche Weiterentwicklung absehbar, gute Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr

**Gebiet C:** Zentrumsnah, ÖV-Erschliessung vorhanden (Gehdistanz zum Bahnhof < 15 Minuten, Gehdistanz zur Bushaltestelle < 5 Minuten), oft weniger dicht bebaut, gute Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr

**Gebiet D:** Ländliche Siedlungsbereiche, wenig dicht bebaut, geringe bis fehlende ÖV-Erschliessung, Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr nicht überall optimal

In der Parkplatzverordnung wird dem Gemeinderat zusätzlich Handlungskompetenzen zur periodischen Anpassung der Gebietseinteilung an die aktuellen Gegebenheiten eingeräumt, wodurch der jeweils aktuellen ÖV-Erschliessung Rechnung getragen werden kann.

### **Unterschreitung des Pflichtbedarfs**

Neu wurden Möglichkeiten für eine Unterschreitung des massgeblichen Bedarfs an Parkfeldern in der PPV verankert. Dazu sind ergänzende «mobilitätslenkende Massnahmen» erforderlich (gemäss dem nächsten Kapitel). Hingegen wurde in der PPV neu ein Maximalbedarf an Parkfeldern für Personewagen definiert. Eine Abweichung nach oben ist somit nicht mehr möglich.

### **Mobilitätslenkende Massnahmen**

Einerseits besteht die Möglichkeit freiwillig mobilitätslenkende Massnahmen einzureichen, um einen reduzierten Bedarf an Parkfeldern nachzuweisen, andererseits werden in Gebieten mit Gestaltungsplänen entsprechende mobilitätslenkende Massnahmen verlangt. Die mobilitätslenkenden Massnahmen sind in einem Bericht herzuleiten. Die Mindestinhalte des Berichts sind im Anhang A.3 der PPV definiert. Diese entsprechen den Erfahrungswerten von TEAMverkehr und wurden aus dem «Merkblatt Mobilitätskonzepte» des Kantons Zürich (Stand März 2020) abgeleitet.

*Freiwillige Reduktion des Parkfeldangebots mittels mobilitätslenkenden Massnahmen:*

- Wenn die Bauherrschaft den Minimalbedarf an Parkfeldern gemäss Art. 4 unterschreiten möchte,
- Wenn die Bauherrschaft in den «Fokusgebieten autoarme Nutzungen» eine autoarme Nutzung realisieren möchte. Die Gebiete beziehen sich auf die Festlegungen im kommunalen Richtplan Verkehr.

Dafür muss die Bauherrschaft einen entsprechend reduzierten Bedarf an Parkfeldern nachweisen, z.B. aufgrund attraktiver alternativer Verkehrsangebote. Mittels entsprechenden mobilitätslenkenden Massnahmen und einem Controlling ist dauerhaft sicherzustellen, dass das reduzierte Angebot an Parkfeldern ausreichend ist. Für die «fehlenden» Parkfelder (Differenz zwischen dem Parkfeldangebot und dem Minimalbedarf gemäss PPV) werden keine Ersatzabgaben verlangt.

*Gestaltungspläne – Pflicht für mobilitätslenkende Massnahmen:*

- Vorgaben betreffend dem Parkfeldangebot und mobilitätslenkenden Massnahmen bei Gestaltungsplänen.

In der Bau- und Zonenordnung wurde folgendes ergänzt (Art. 45, Abs. 4 BZO): «Im Rahmen eines

Gestaltungsplans hat das Parkfeldangebot dem Minimalwert gem. Art. 4 PPV zu entsprechen oder diesen zu unterschreiten. Dieses ist in einem Mobilitätskonzept (inkl. mobilitätslenkenden Massnahmen) zu begründen und im Gestaltungsplan verbindlich festzulegen. Die erforderlichen Inhalte sind im Anhang A.3 der Parkplatzverordnung definiert.»

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. 44, Abs. 3 erscheint notwendig, 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.

### **Keine Ersatzabgaben mehr erforderlich**

Die Artikel zu den Ersatzabgaben wurden aus der PPV entfernt. In diesem Zusammenhang wird auch der Parkraumfonds von der Gemeinde aufgelöst. 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. 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. Falls trotzdem einmal Ersatzabgaben erforderlich werden, gelten die kantonalen Bestimmungen im PBG.

### **4.3.2 Anordnung der Parkierungsflächen für Personenwagen**

Die Vorgaben bezüglich Anordnung und Gestaltung der Parkierungsflächen wurden verschärft. Parkierungsanlagen sind grundsätzlich in die Umgebungsgestaltung einzubeziehen. Zudem ist bei jedem Bauprojekt als Prüfauftrag anzustreben, die Parkfelder für Bewohner\*innen und Beschäftigte unterirdisch zu erstellen sowie für oberirdische Parkfelder sickerfähige Materialien zu verwenden, wenn die Verhältnisse es gestatten und die Kosten zumutbar sind. Der Anteil an versiegelten Flächen soll auf ein nötiges Minimum reduziert werden, um den negativen Klimaveränderungen entgegenzuwirken, das Lokalklima zu verbessern, das Ortsbild zu schonen und Freiflächen zu schützen.

#### 4.4 Motorradabstellplätze

Die Parkplatzverordnung ist wie folgt aufgebaut:



Abbildung 2: : Übersicht Inhalte PPV zu Motorradabstellplätzen

In der Parkplatzverordnung aus dem Jahr 1996 waren keine Angaben zum Bedarf und der Anordnung von Motorradabstellplätzen definiert. Diese wurden in der vorliegenden PPV ergänzt. Der Anteil von 20% basiert auf Erfahrungswerten von der Gemeinde Schwerzenbach und TEAMverkehr. Bei der Anordnung und Abmessung wird auf die VSS-Norm verwiesen. Die Wichtigsten Kennwerte sind im Anhang enthalten.

## 4.5 Abstellplätze für Velos, FäG und Kinderwagen

Die Parkplatzverordnung ist wie folgt aufgebaut:

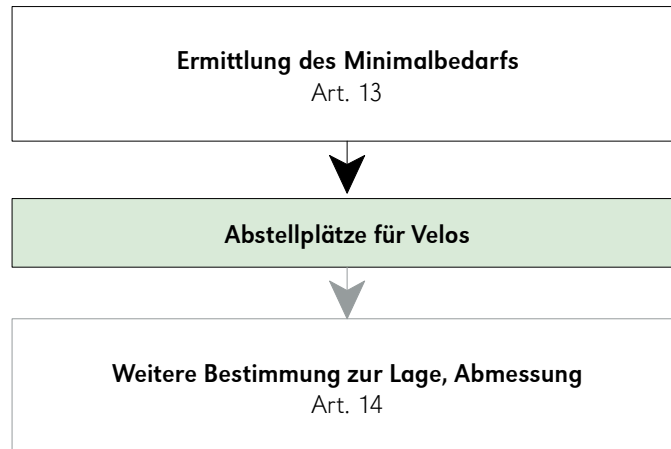


Abbildung 3: Übersicht Inhalte PPV zu Veloabstellplätzen

Der Mindestbedarf an Veloabstellplätzen je Nutzung wird neu tabellarisch aufgezeigt. Gleichzeitig wurden auch Anforderungen zum Standort, Anordnung, Abmessung Abstellplätze sowie die Aufteilung in Kurzzeit- und Langzeitveloabstellplätze konkretisiert. Die Vorgaben orientieren sich an der jeweils bei Eingabe des Baugesuchs gültigen Wegleitung, Handbuch und VSS-Norm. Als Arbeitshilfe können die wichtigsten Kennwerte (aktueller Stand 2021) wiederum dem Anhang der PPV entnommen werden.

Qualitative Anforderungen für Abstellflächen für fahrzeugähnliche Geräte (FäG) und Kinderwagen sind in der Bau- und Zonenordnung enthalten. (Art. 38, Abs. 1 BZO)