



Referenz-Nr.: ARE 21-1210

Kontakt: Julia Wienecke, Teamleiterin West, Stampfenbachstrasse 12, 8090 Zürich  
Telefon +41 43 259 43 11, [www.zh.ch/are](http://www.zh.ch/are)

1/3

## **Teilrevision kommunale Nutzungsplanung Parkplatzverordnung – Genehmigung**

Gemeinde **Schwerzenbach**

- Massgebende - Parkplatzverordnung mit Anhang vom 25. Juni 2021  
Unterlagen - Bericht nach Art. 47 RPV vom 25. Juni 2021  
- Bericht zu den Einwendungen vom 25. Juni 2021

### **Sachverhalt**

Anlass und Zielsetzung der Planung Die Definition des Parkplatzbedarfs bei Neubauten und Umnutzungen in Schwerzenbach wird bei der Baubewilligung basierend auf der kommunalen Parkplatzverordnung (PPV) bestimmt. Die aktuell rechtsgültige PPV stammt aus dem Jahr 1996. Die Gemeinde Schwerzenbach hat im Rahmen der Revision der kommunalen Nutzungsplanung die PPV auf die aktuellen Anforderungen angepasst. Dabei basieren die Anpassungen auf den Zielen der übergeordneten Planungen sowie den Zielen und Massnahmen des revidierten kommunalen Richtplans Verkehr, welcher gleichzeitig mit der PPV von der Gemeindeversammlung beschlossen wurde.

Festsetzung Die Gemeindeversammlung Schwerzenbach setzte mit Beschluss vom 18. Juni 2021 eine Teilrevision der kommunalen Nutzungsplanung Parkplatzverordnung fest. Gegen diesen Beschluss wurden gemäss Rechtskraftbescheinigung des Bezirksrats Uster vom 2. August 2021 keine Rechtsmittel eingelegt. Mit Schreiben vom 28. Oktober 2021 ersucht die Gemeinde Schwerzenbach um Genehmigung der Vorlage.

### **Erwägungen**

#### **A. Formelle Prüfung**

Die massgebenden Unterlagen sind vollständig.

#### **B. Materielle Prüfung**

Zusammenfassung der Vorlage Gemäss dem kantonalen Richtplan hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt. Die PPV zielt darauf, die Änderung des Mobilitätsverhaltens in Richtung einer verstärkten Nutzung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu fördern und den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie dessen Flächenbedarf auf ein nötiges Minimum zu reduzieren. Der Umgang mit den privaten Parkplätzen ist dabei eine zentrale

Stellschraube, um den verkehrlichen Anforderungen gerecht zu werden. Auch sollen autoarme Nutzungen gemäss den Vorgaben der kommunalen Richtplanung ermöglicht werden.

Die neue Parkplatzverordnung sichert eine angebotsorientierte Parkraumplanung grundeigentümerverbindlich. Sie stützt sich auf den bestehenden Strassenkapazitäten ab. Parkierungsanlagen und Abstellplätze für Motorräder und Velos werden in Abhängigkeit der Nutzungen und Nutzergruppen, der Erschliessungsgüte durch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr definiert.

Wesentliche Festlegungen und Vorschriften Der massgebliche Bedarf an Parkplätzen wird in der PPV neu unter Berücksichtigung vom Standort der Überbauung reduziert (Art. 4 Abs.1 PPV). Das Gemeindegebiet von Schwerzenbach ist anhand der örtlichen Verhältnisse, der Erschliessungsqualität durch den ÖV, Fuss- und Veloverkehr in vier Gebiete (A- D) unterteilt, für welche jeweils ein spezifischer prozentualer Anteil des Grenzbedarfs festgelegt ist (Art. 4 Abs.2 PPV).

Neu wird mit Art. 5 Abs. 1 PPV eingeführt, dass aufgrund von örtlichen Verhältnissen und besonderen Bedingungen vom massgeblichen Bedarf an Parkplätzen für Personenwagen nach unten abgewichen oder auf die Erstellung von Parkplätzen verzichtet werden kann.

Neu ist ebenso die Forderung, in den Fokusgebieten «autoarme Nutzungen» die Mobilität gesamtheitlich zu betrachten. Demnach sind bei Bauprojekten, die eine «autoarme Nutzung» vorsehen, im Rahmen des Planungs- und Bewilligungsverfahrens mobilitätslenkende Massnahmen aufzuzeigen, mit denen das gewählte Parkfeldangebot begründet wird (Art. 5 Abs. 2 PPV). Art. 10 Abs. 1 PPV ermöglicht als Ersatzlösung für fehlende Parkplätze unter gewissen Voraussetzungen die Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage.

Ergebnis der Genehmigungsprüfung Den mit Vorprüfung des Amts für Raumentwicklung vom 23. Februar 2021 gestellten Auflagen und Empfehlungen wurde vollumfänglich entsprochen.

### **C. Ergebnis**

Die Vorlage erweist sich im Ergebnis als rechtmässig, zweckmässig sowie angemessen und kann genehmigt werden (§ 5 Abs. 1 PBG). Die Gemeinde ist durch die Genehmigung nicht beschwert. Gegen die genehmigten Festlegungen steht weiteren betroffenen Privaten und Verbänden der Rekurs offen (§§ 338a f. PBG). Gemäss § 5 Abs. 3 PBG ist der Genehmigungsentscheid von der Gemeinde zusammen mit dem geprüften Akt samt Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen und aufzulegen.

### **Die Baudirektion verfügt:**

- I. Die Teilrevision der kommunalen Nutzungsplanung Parkplatzverordnung, welche die Gemeindeversammlung Schwerzenbach mit Beschluss vom 18. Juni 2021 festgesetzt hat, wird genehmigt.

II. Die Gemeinde Schwerzenbach wird eingeladen

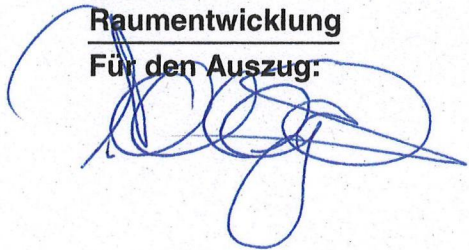
- Dispositiv I sowie den kommunalen Beschluss samt Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen;
- diese Verfügung zusammen mit der kommunalen Planung aufzulegen;
- nach Rechtskraft die Inkraftsetzung zu veröffentlichen und diese dem Verwaltungsgericht, dem Baurekursgericht und dem Amt für Raumentwicklung mit Beleg der Publikation mitzuteilen;
- den Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen (ÖREB-Kataster) nachführen zu lassen;

III. Mitteilung an

- Gemeinde Schwerzenbach (unter Beilage von zwei Dossiers)
- Verwaltungsgericht (unter Beilage von einem Dossier)
- Baurekursgericht (unter Beilage von zwei Dossiers)
- Amt für Raumentwicklung (unter Beilage von zwei Dossiers)
- ✓ - Gossweiler Ingenieure AG, Neuhofstrasse 34, 8600 Dübendorf (Katasterbearbeiterorganisation KBO)

VERSENDET AM 13. APR. 2022

**Amt für  
Raumentwicklung**  
**Für den Auszug:**





# Parkplatzverordnung (PPV)

vom xx. Monat 202x

# Inhaltsverzeichnis

<b>A. Allgemeines</b>	<b>3</b>
Art. 1 Inhalt	3
Art. 2 Zuständigkeit	3
<b>B. Bedarf an Parkfelder für Personenwagen</b>	<b>3</b>
Art. 3 Grenzbedarf	3
Art. 4 Massgeblicher Bedarf	3
Art. 5 Unterschreitung des Pflichtbedarfs	4
Art. 6 Besondere Nutzweisen	4
Art. 7 Garagenvorplätze, etappenweise Erstellung	4
<b>C. Anlage und Gestaltung der Parkfelder für Personenwagen</b>	<b>4</b>
Art. 8 Anordnung und Abmessung	4
Art. 9 Standort	5
<b>D. Die Ersatzlösungen bei Parkfelder für Personenwagen</b>	<b>5</b>
Art. 10 Gemeinschaftsanlagen	5
<b>E. Motorradabstellplätze</b>	<b>5</b>
Art. 11 Bedarf an Abstellflächen	5
Art. 12 Anordnung und Abmessung	5
<b>F. Abstellplätze für Velos</b>	<b>5</b>
Art. 13 Bedarf an Abstellflächen	5
Art. 14 Anordnung, Abmessung, Standort und Gestaltung	5
<b>G. Schlussbestimmungen</b>	<b>6</b>
Art. 15 Inkrafttreten	6
Art. 16 Anwendungen der neuen Vorschriften	6
<b>Anhang</b>	<b>7</b>

## **A. Allgemeines**

### **Art. 1 Inhalt**

<sup>1</sup> Diese Verordnung regelt für das Gemeindegebiet in Ergänzung zum kantonalen Recht

- a) die Bestimmung der Zahl der nutzungsbezogenen, minimal erforderlichen und maximal zulässigen Parkfelder für Personenwagen,
- b) Möglichkeiten zur Unterschreitung des Pflichtbedarfs an Parkfeldern für Personenwagen,
- c) die Bestimmung der Zahl der nutzungsbezogenen, minimal erforderlichen Abstellplätze für Motorräder und Velos,
- d) die Ersatzlösung, soweit Realerfüllung nicht möglich oder zulässig ist,
- e) die Beschränkung der Erstellung von freiwilligen Parkfeldern für Personenwagen.

<sup>2</sup> Diese Verordnung geht vom Grundsatz aus, ein angemessenes Angebot an Parkfeldern auf privatem Grund bereit zu stellen, um unerwünschtem Parkieren auf öffentlichem Grund vorzubeugen, aber auch die in der Gemeinde angestrebte und erwünschte Mobilität zu unterstützen.

### **Art. 2 Zuständigkeit**

Soweit das kommunale und kantonale Recht nicht Abweichendes bestimmen, obliegt die Anwendung dieser Verordnung dem Gemeinderat.

## **B. Bedarf an Parkfelder für Personenwagen**

### **Art. 3 Grenzbedarf**

<sup>1</sup> Der Grenzbedarf der erforderlichen Parkfelder für Personenwagen ist gemäss der Anleitung im Anhang A.1 zu bestimmen.

<sup>2</sup> Doppelnutzungen (z.B. Schulen tagsüber und Veranstaltungen abends) und Verbundeffekte (z.B. Einkaufen und Coiffeurbesuch) von Parkfeldern sind bei der Ermittlung des Grenzbedarfs angemessen zu berücksichtigen.

### **Art. 4 Massgeblicher Bedarf**

<sup>1</sup> Unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, sowie der Erschliessungsqualität durch den ÖV, Fuss- und Veloverkehr, ist der gemäss dem Artikel 3 ermittelte Grenzbedarf für alle Nutzweisen auf den massgeblichen Bedarf herabzusetzen.

<sup>2</sup> Der massgebliche Bedarf entspricht den prozentualen Anteilen des Grenzbedarfs gemäss Anhang A.2. Diese Anteile sind für die vier Gebiete A – D festgelegt.

<sup>3</sup> Für die Zugehörigkeit der einzelnen Grundstücke zu den Gebieten A – D ist der Übersichtsplan (Massstab 1:10'000) im Anhang D massgebend. Der Gemeinderat stellt sicher, dass die Gebietszugehörigkeit im Übersichtsplan bei wesentlichen Änderungen z.B. im ÖV-Angebot entsprechend angepasst wird.

<sup>4</sup> Der massgebliche Bedarf beinhaltet einen Minimal- und Maximalbedarf. Innerhalb dieser Spannweite kann die Anzahl Parkfelder für Personenwagen frei gewählt werden.

<sup>5</sup> Ein Anteil der Parkfelder ist für mobilitätseingeschränkte Personen zu reservieren. Für die Anzahl und Anordnung dient die bei Eingabe des Baugesuchs gültige Norm SIA 500 als Beurteilungsrichtlinie. (Kennwerte im Anhang A.2)

## **Art. 5 Unterschreitung des Pflichtbedarfs**

<sup>1</sup> Aufgrund von örtlichen Verhältnissen und besonderen Bedingungen kann vom massgeblichen Bedarf an Parkfeldern für Personenwagen gemäss Art. 4 nach unten abgewichen oder auf die Erstellung von Parkfeldern verzichtet werden. Dafür muss die Grundeigentümerschaft 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. Falls die mobilitätslenkenden Massnahmen nicht ausreichend sind oder es zu unerwünschten Nebeneffekten kommt, sind weitergehende Massnahmen zu ergreifen.

<sup>2</sup> In den Fokusgebieten «autoarme Nutzungen» gemäss kommunalen Richtplan Verkehr (im Anhang A.3) ist die Mobilität gesamtheitlich zu betrachten. Bei Bauprojekten, die eine autoarme Nutzung vorsehen, sind im Rahmen des Planungs- und Baubewilligungsverfahrens mobilitätslenkende Massnahmen aufzuzeigen, welche das gewählte Parkfeldangebot begründen.

<sup>3</sup> Bei einer Abweichung vom massgeblichen Bedarf ist auf jeden Fall für mobilitätseingeschränkte Personen, Notfalldienste, Güterumschlag und dergleichen eine angemessene Zahl von Parkfeldern bereitzustellen.

<sup>4</sup> Die erforderlichen Mindestinhalte des Berichts zu den mobilitätslenkenden Massnahmen sind im Anhang A.3 dieser Verordnung definiert.

## **Art. 6 Besondere Nutzweisen**

Die Zahl der Parkfelder für den Güterumschlag oder einen im Einzelfall näher zu bestimmenden besonderen Eigenbedarf (z.B. Betriebsfahrzeuge) werden vom Gemeinderat im Einzelfall festgelegt.

## **Art. 7 Garagenvorplätze, etappenweise Erstellung**

<sup>1</sup> Garagenvorplätze dürfen angerechnet werden, wenn sie nicht als Zufahrt für Dritt- und Sammelgaragen dienen und die Verkehrssicherheit gewährleistet bleibt.

<sup>2</sup> Werden auf Grund von besonderen lokalen oder betrieblichen Verhältnissen nicht alle erforderlichen Parkfelder für Personenwagen, Motorrad- oder Veloabstellplätze von Anfang an benötigt, kann bei hinreichender Sicherstellung eine etappenweise Realisierung bewilligt werden. Dabei ist je Etappe aufzuzeigen, ob das ausgewiesene Angebot noch dem effektiven Bedarf entspricht.

# **C. Anlage und Gestaltung der Parkfelder für Personenwagen**

## **Art. 8 Anordnung und Abmessung**

<sup>1</sup> Für die Anordnung und die Abmessung der Parkfelder für Personenwagen gelten die bei Eingabe des Baugesuchs gültigen einschlägigen Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute VSS als Beurteilungsrichtlinie.

<sup>2</sup> Parkfelder für Besucher\*innen, Kundschaft und Anlieferung müssen gut zugänglich sein, sie sind entsprechend zu kennzeichnen und von Dauerparkieren freizuhalten.

## **Art. 9 Standort**

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Parkieranlagen sind in die Umgebungsgestaltung einzubeziehen. Bei oberirdischen Parkfeldern ist die versiegelte Fläche zu minimieren.

## **D. Die Ersatzlösungen bei Parkfelder für Personenwagen**

### **Art. 10 Gemeinschaftsanlagen**

<sup>1</sup> Kann die minimal erforderliche Anzahl Parkfelder auf dem Grundstück oder in nützlicher Entfernung davon nicht erstellt werden oder eine mögliche Reduktion nicht plausibel begründet werden, ist die Beteiligung im Umfang der fehlenden Parkfelder an einer Gemeinschaftsanlage erforderlich, sofern eine solche innerhalb nützlicher Entfernung (Parkfelder für Besucher\*innen max. 300m, übrige Parkfelder max. 600m) zur Verfügung steht.

<sup>2</sup> Die Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage richtet sich nach den Bestimmungen des PBG über Gemeinschaftswerke (§§ 223 ff. PBG).

## **E. Motorradabstellplätze**

### **Art. 11 Bedarf an Abstellflächen**

Für Motorräder und Roller sind an geeigneter Stelle ausreichend Abstellflächen bereitzustellen. Die Anzahl der Abstellplätze soll 20% der für Personenwagen minimal erforderlichen Abstellplätze nicht unterschreiten und ist zusätzlich zu erstellen.

### **Art. 12 Anordnung und Abmessung**

Für die Anordnung und die Abmessung der Motorradabstellplätze gelten die bei Eingabe des Baugesuchs gültigen einschlägigen Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute VSS als Beurteilungsrichtlinie. Die wichtigsten Kennwerte können dem Anhang B entnommen werden.

## **F. Abstellplätze für Velos**

### **Art. 13 Bedarf an Abstellflächen**

Die Zahl der minimal erforderlichen Veloabstellplätze ist gemäss der Anleitung im Anhang C festzulegen.

### **Art. 14 Anordnung, Abmessung, Standort und Gestaltung**

<sup>1</sup> Für den Standort, die Anordnung und die Abmessung der Abstellplätze sowie die Aufteilung in Kurzzeit- und Langzeitveloabstellplätze gelten die bei Eingabe des Baugesuchs gültigen einschlägigen Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute VSS sowie das Handbuch «Veloparkierung» vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) als Beurteilungsrichtlinie. Die wichtigsten Kennwerte können dem Anhang C entnommen werden.

<sup>2</sup> Ein zweckmässiger Anteil der Veloabstellplätze ist so auszugestalten, dass Spezialvelos, Veloanhänger, Kindervelos usw. darauf abgestellt werden können. Dabei gilt das

Handbuch «Veloparkierung» vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) als Beurteilungsrichtlinie. (Kennwerte im Anhang C)

## **G. Schlussbestimmungen**

### **Art. 15 Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tage nach der öffentlichen Bekanntmachung der Genehmigung durch die Baudirektion in Kraft und ersetzt die Verordnung vom 3. Juli 1996.

### **Art. 16 Anwendungen der neuen Vorschriften**

Alle zur Zeit des Inkrafttretens dieser Verordnung durch den Gemeinderat noch nicht erledigten Baugesuche unterliegen den neuen Vorschriften.

Die vorstehende Parkplatzverordnung wurde an der Gemeindeversammlung vom 18. Juni 2021 beschlossen.

NAMENS DES GEMEINDERATES

Der Präsident:                      Thomas Weber

Der Verwaltungsleiter:            Ian Tüscher

Von der Baudirektion des Kantons Zürich mit Beschluss NR.                      am  
genehmigt.

**Stand Genehmigung Kanton**

**Gemeinde Schwerzenbach**

# **Anhang zur Parkplatzverordnung**

20.003 / 25. Juni 2021

**Anhang**

<b>A</b>	<b>Parkfelder für Personenwagen</b>	<b>2</b>
A.1	Grenzbedarf	3
A.2	Massgeblicher Bedarf	4
A.3	Überschreitung des Pflichtbedarfs	6
<b>B</b>	<b>Motorradabstellplätze</b>	<b>8</b>
<b>C</b>	<b>Veloabstellplätze</b>	<b>9</b>
<b>D</b>	<b>Übersichtsplan Gebietseinteilung</b>	<b>12</b>

## **A Parkfelder für Personenwagen**

Der Bedarf an Parkfelder für Personenwagen ist anhand der nachfolgenden Anleitung zu berechnen:

## A.1 Grenzbedarf

### Ermittlung des Grenzbedarfs

(Ergänzung zum Art. 3 PPV)

In einem ersten Schritt wird der Grenzbedarf an Parkfeldern (PF) je Nutzungsart gemäss der untenstehenden Tabelle bestimmt. Der Grenzbedarf bezeichnet die oberste Grenze der Nachfrage an Parkfeldern für Motorfahrzeuge und berücksichtigt auch einen üblichen Anteil an Velo-/Mofa- und Fussgängerverkehr. Bei der Ermittlung des Grenzbedarfs müssen Doppelnutzungen (z.B. Schule tagsüber und Veranstaltung abends) und Verbundeffekte (z.B. Einkaufen und Coiffeurbesuch) von Parkfeldern berücksichtigt werden.

Die Bezugsfläche zur Berechnung des Grenzbedarfs ist die für die Parkplatzberechnung «massgebende Geschossfläche» (mGF). Diese umfasst die Fläche aller dem Wohnen, dem Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder dafür verwendbaren Räume unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen und der Sanitärräume samt inneren Trennwänden.

Nutzungsart	Parkfelder für	Bewohner*innen / Beschäftigte	Besucher*innen / Kundschaft
<b>Wohnen</b>		1 PF/Wohnung oder 1 PF/100 m <sup>2</sup> mGF	10% der PF für Wohnungen (min. 1 PF je Überbauung)
<b>Verkaufsgeschäfte <sup>1)</sup></b>			
Lebensmittel		1 PF/150 m <sup>2</sup> mGF	1 PF/30 m <sup>2</sup> mGF <sup>2)</sup>
Nicht-Lebensmittel		1 PF/200 m <sup>2</sup> mGF	1 PF/70 m <sup>2</sup> mGF <sup>2)</sup>
<b>Gastbetriebe</b>			
Restaurant, Café		1 PF/40 Sitzplätze	1 PF/6 Sitzplätze
Konferenzräume, Säli		-	1 PF/10 Sitzplätze
Hotel		1 PF/7 Zimmer	1 PF/2 Zimmer
<b>Büro, Dienstleistungen (DL), Verwaltungen, Gewerbe und Industrie <sup>1)</sup></b>			
publikumsorientierte DL-Betriebe <sup>3)</sup>		1 PF/80 m <sup>2</sup> mGF	1 PF/100 m <sup>2</sup> mGF
nicht publikumsorientierte DL-Betriebe, Gewerbe <sup>4)</sup>		1 PF/80 m <sup>2</sup> mGF	1 PF/300 m <sup>2</sup> mGF
Reine Verwaltungs- und Bürobetriebe		1 PF/50 m <sup>2</sup> mGF	1 PF/500 m <sup>2</sup> mGF
Industrielle und gewerbliche Fabrikation		1 PF/150 m <sup>2</sup> mGF	1 PF/750 m <sup>2</sup> mGF
Lagerflächen		1 PF/500 m <sup>2</sup> mGF	- <sup>2)</sup>
<b>Einkaufs- und Freizeitnutzungen</b>			
Einkauf Einkaufszentren inkl. Mall, Lager, Restaurants, Mischnutzungen mit hohem Anteil Einkauf		1 PF/250 m <sup>2</sup> mGF	1 PF/60 m <sup>2</sup> mGF
Freizeit Kino- und Freizeitzentren, Mischnutzungen mit hohem Anteil Kino und Theater		0.2 PF/Sitzplatz <sup>5)</sup> oder 1 PF/200 m <sup>2</sup> mGF	0.2 PF/Sitzplatz <sup>5)</sup> oder 1 PF/40 m <sup>2</sup> mGF

<sup>1)</sup> Gemischte Betriebe sind in entsprechende Teile aufzugliedern

<sup>2)</sup> Güterumschlag / Anlieferung separat

<sup>3)</sup> z.B. Praxen, Coiffeur, Reisebüro, Post, öffentliche Verwaltung mit Schalterbetrieb

<sup>4)</sup> z.B. Handwerksbetriebe ohne Ladenbetrieb

<sup>5)</sup> 0.2 PF / Sitzplatz gilt gesamthaft für Beschäftigte, Besucher\*innen sowie Kundschaft

Tabelle 1: Richtwerte für die Berechnung des Grenzbedarfs an Parkfeldern

Für weitere, spezielle Nutzungen (wie Schulen, Sporteinrichtungen, Alterswohnen) wird der Grenzbedarf unter Betrachtung der einschlägigen Normen fallweise bestimmt.

## A.2 Massgeblicher Bedarf

### Ermittlung des massgeblichen Bedarfs

(Ergänzung zum Art. 4 PPV, Abs. 1 - 4)

Der zuvor ermittelte Grenzbedarf wird bei allen Nutzweisen unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Gegebenheiten, der Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs und der Qualität des Fuss- und Veloverkehrs gemäss Gebietseinteilung im Übersichtsplan herabgesetzt.

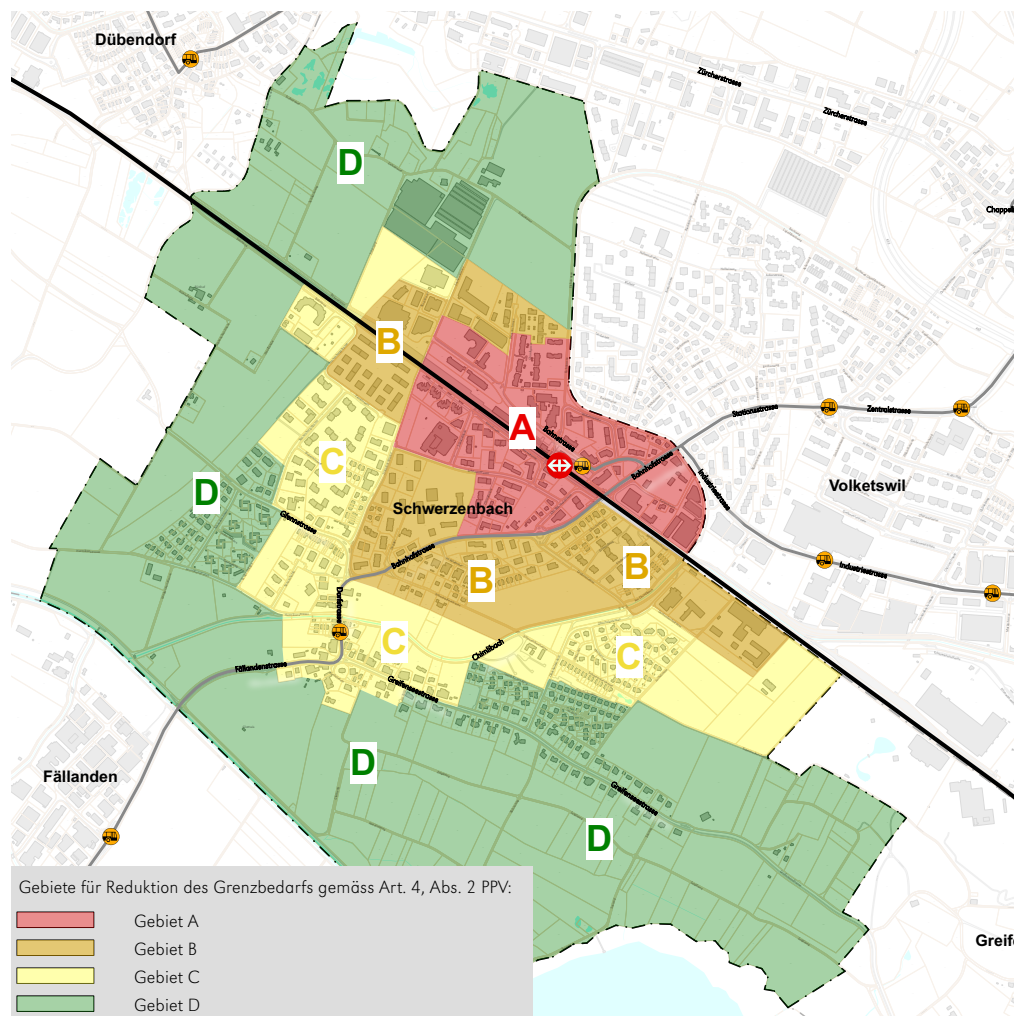


Abbildung 1: Ausschnitt Übersichtsplan Gebietseinteilung (Original im Anhang D)

Die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Parkfelder beträgt in den entsprechenden Gebieten folgende Prozentsätze des Grenzbedarfs. Beim Parkfeldbedarf sind am Schluss der Berechnung allfällige Bruchteile über 0.5 aufzurunden.

	Bewohner*innen		Beschäftigte		Besucher*innen Kundschaft	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.
<b>Gebiet A</b>	40%	60%	20%	30%	30%	45%
<b>Gebiet B</b>	55%	80%	30%	45%	40%	60%
<b>Gebiet C</b>	70%	100%	45%	65%	50%	80%
<b>Gebiet D</b>	85%	100%	60%	90%	70%	100%

Tabelle 2: prozentuale Anteil des Grenzbedarfs

Für stark verkehrserzeugenden Nutzungen (SVN) kann der Gemeinderat fallweise zusätzliche Bestimmungen festlegen. In Anlehnung an die Empfehlungen der bei Eingabe des Baugesuchs gültigen «Wegleitung zur Regelung des Parkfeldbedarfs in kommunalen Erlassen» des Kantons Zürich.

#### **Parkfelder für mobilitätseingeschränkte Personen** (Ergänzung zum Art. 4, Abs. 5 PPV)

Gemäss der Norm SIA 500 «Hindernisfreie Bauten» muss von den Parkfeldern, die den **Bewohner\*innen** zur Verfügung stehen, mindestens ein Parkfeld bereitgestellt werden können und je 25 Parkfelder zusätzlich ein weiteres. Von den Parkfeldern, die den **Besucher\*innen** zur Verfügung stehen, muss mindestens eines die Anforderungen für rollstuhlgerechte Parkfelder erfüllen. Für **weitere Nutzungen** sind die Richtwerte der Norm SIA 500 zu entnehmen.

Rollstuhlgerechte Parkfelder müssen gemäss SIA 500 folgende Anforderungen erfüllen:

- Bodenfläche eben, Befahrbarkeit und Gleitsicherheit «gut geeignet», Gefälle maximal 2%,
- Parkfeldbreite bei Senkrecht- und Schrägparkierung mindestens 3,50 m, rechtwinklig zu den seitlichen Begrenzungen gemessen,
- Parkfeldlänge bei Längsparkierung mindestens 8,0 m und, in Fahrtrichtung gesehen, auf der linken Seite des Parkfeldes absatzfreie daran anschliessende Fläche von mindestens 1,40 m Breite,
- vorzugsweise witterungsgeschützt und nahe beim rollstuhlgerechten Gebäudezugang.

### A.3 Unterschreitung des Pflichtbedarfs

#### Fokusgebiete autoarme Nutzungen

(Ergänzung zum Art. 5, Abs. 2 PPV)

Im kommunalen Richtplan Verkehr sind folgende Fokusgebiete für autoarme Nutzungen definiert:

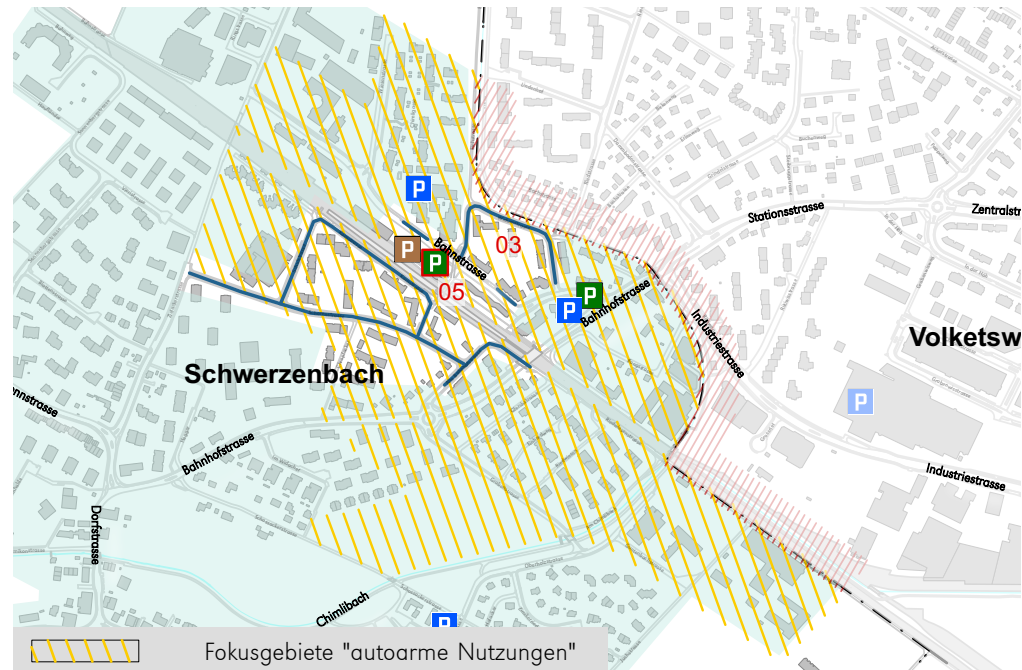


Abbildung 2: Kartenausschnitt aus dem kommunalen Richtplan Verkehr, Teil Mobilität / Parkierung

#### Mindestinhalte Bericht mobilitätslenkende Massnahmen

(Ergänzung zum Art. 5)

Im Rahmen des Bauprojekts sind die arealinternen Mobilitätsbedürfnisse gesamtheitlich und abgestimmt auf die örtlichen Verhältnisse der Überbauung zu betrachten. Dabei soll das mit der Überbauung geplante Parkfeldangebot begründet und ergänzende mobilitätslenkende Massnahmen geprüft werden.

In einem Bericht sind bedarfsgerechte mobilitätslenkende Massnahmen auszuarbeiten, welche die Verkehrsmittelwahl dahingehend beeinflussen, einen möglichst niedrigen Parkfeldbedarf und gleichzeitig ein bedarfsgerechtes Mobilitätsangebot zur Realisierung der zu erwartenden Mobilitätsbedürfnisse zu gewährleisten. Dies in Abstimmung auf das Angebot an Verkehrsmitteln in der Umgebung. Dazu müssen die Einflussfaktoren und die Rahmenbedingungen der Überbauung analysiert werden. Zudem wird festgelegt, welche Ziele mit den mobilitätslenkenden Massnahmen erreicht werden sollen und wie diese Zielerreichung kontrolliert werden kann.

Um bei der Erarbeitung der mobilitätslenkenden Massnahmen eine ausreichende Qualität sicherzustellen, werden folgende Mindestinhalte des Berichts definiert:

#### Erarbeitung durch Fachperson

- Die Erarbeitung der mobilitätslenkenden Massnahmen hat durch eine ausgewiesene Fachperson zu erfolgen.

**Ausgangslage (Ausgangssituation)**

- Beschrieb des Projektes mit wichtigen Eckdaten (Lage, Nutzung, Nutzflächen, zukünftige Nutzergruppen)

**Standortanalyse (Ausgangssituation)**

- Beschrieb Verkehrsangebot: Erschliessungsqualität des Areals durch verschiedene Verkehrsmittel (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr) und alternative Mobilitätsangebote (z.B. Car-Sharing), welche vom Areal aus nutzbar ist
- Beschrieb der Integration in die bestehende Siedlungsstruktur (Entfernung Schule / Kindergarten, Einkaufsmöglichkeiten, etc.)

**Ziele**

- Definition der anzustrebenden Ziele

**Festlegung Parkfeldangebot, Abstellplätze für verschiedene Verkehrsmittel**

- Berechnung des Parkfeldbedarfs, Herleitung und Begründung des effektiv geplanten Parkfeldangebots
- Angaben zum bestehenden und angestrebten Verkehrsaufkommen
- Angaben zum geplanten Angebot an Abstellplätzen für Motorräder und Velos

**Massnahmen**

Beschrieb der mobilitätslenkenden Massnahmen inkl. Zuständigkeiten wie (Auswahl):

- Komfortable Veloabstellanlagen
- Car-Sharing-Angebote
- Bike-Sharing-Angebote
- Kurze Wege z.B. durch (neue) Velo- und Fusswege
- Umgang mit Zweitfahrzeugen
- Parkraummanagement und Mehrfachnutzung der Parkfelder
- Förderung von Fahrgemeinschaften
- Attraktive Ladestationen für Elektrofahrzeuge
- Service-Dienstleistungen (Lieferdienste, Empfangsstelle für Hauslieferungen Ladestationen, Reparatur-Service, etc.)
- Mobilitätsgutscheine oder Vergünstigungen für ÖV-Fahrten/Abos
- Kommunikations- und Informationsmassnahmen
- Mobilitätsverantwortliche Person

**Zuständigkeiten**

- Zuständigkeiten je Massnahme definieren (für Umsetzung)

**Monitoring und Wirkungskontrolle**

- Indikatoren definieren, um das Einhalten der Ziele zu kontrollieren
- Zuständigkeit, Periodizität für Berichterstattung definieren
- Hinweis auf Massnahmen bei Nichterreichen der Ziele

## **B Motorradabstellplätze**

### **Ermittlung des Bedarfs**

(gemäß Art. 11 PPV)

Die Anzahl der Abstellplätze für Motorräder und Roller soll 20% der für Personenwagen minimal erforderlichen Abstellplätze nicht unterschreiten und ist zusätzlich zu den Parkfeldern für Personenwagen zu erstellen.

### **Abmessung der Motorradabstellplätze**

(Ergänzung zum Art. 12 PPV)

Gemäss der VSS-Norm 40 291a sind Parkfelder für Motorräder 2.20 m lang. Die normale Breite beträgt 1.20 m. Sie kann bis auf 1.50 m vergrössert werden. Die Fahrgassen sind mindestens 3.00 m breit auszubilden.

## C Veloabstellplätze

### Ermittlung des Bedarfs

(Ergänzung zum Art. 13)

Der minimal erforderliche Bedarf an Veloabstellplätzen (Velo-P) ist je Nutzungsart gemäss der untenstehenden Tabelle zu bestimmen. Die Bezugseinheit «massgebende Geschossfläche» (mGF) umfasst die Fläche aller dem Wohnen, dem Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder dafür verwendbaren Räume unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen und der Sanitärräume samt inneren Trennwänden.

Veloabstellplätze für Nutzungsart	Bewohner*innen / Beschäftigte	Besucher*innen / Kundschaft / Schüler*innen
Wohnen	1 Velo-P/Zimmer <sup>1)</sup>	im Wert Bewohner*innen enthalten
Verkaufsgeschäfte	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze oder 1 Velo-P/100 m <sup>2</sup> mGF	2 Velo-P/10 gleichzeitige Kund*innen – <sup>2)</sup>
Restaurants	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze	2 Velo-P/10 Sitzplätze
Schule: Unterstufe	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze	1 – 3 Velo-P/10 Schüler*innen
Schule: Oberstufe	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze	5 – 7 Velo-P/10 Schüler*innen
Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe <sup>3)</sup>	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze oder 1 Velo-P/100 m <sup>2</sup> mGF	3 Velo-P/10 Arbeitsplätze oder 1.5 Velo-P/100 m <sup>2</sup> mGF
Dienstleistungsbetriebe mit wenig Kundschaftsverkehr	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze oder 1 Velo-P/100 m <sup>2</sup> mGF	0.5 Velo-P/10 Arbeitsplätze oder 0.25 Velo-P/100 m <sup>2</sup> mGF
Gewerbe und Industrie	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze oder 0.4 Velo-P/100 m <sup>2</sup> mGF	0.5 Velo-P/10 Arbeitsplätze oder 0.1 Velo-P/100 m <sup>2</sup> mGF
Spitäler, Pflege- und Altersheime	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze oder 1.5 Velo-P/100 m <sup>2</sup> mGF	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze oder 1.5 Velo-P/100 m <sup>2</sup> mGF
Bahnhöfe, wichtige Haltestellen von Tram/Bus	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze	1 – 4 Velo-P/10 Wegreisende abhängig von Lage und Einzugsgebiet
Freibad	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze	5 Velo-P/10 gleichzeitige Besucher*innen
Sportanlagen, Hallenbäder	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze	3–5 Velo-P/10 gleichzeitige Besucher*innen

<sup>1)</sup> Anz. vollwertige Zimmer (z.B. 5 Zimmer bei 5.5 Zimmerwohnung)

<sup>2)</sup> Kann nur aufgrund der Nutzungsintensität bestimmt werden.

<sup>3)</sup> Darunter fallen z.B. Post-/Bankfilialen, Reisebüros, Gemeindeverwaltungen, Arzt- und Therapiepraxen oder Coiffeursalons.

Tabelle 3: Richtwerte für die Berechnung des Bedarfs an Veloabstellplätzen

Für weitere, spezielle Nutzungen (wie Kultureinrichtungen oder Mittelschulen) wird der Bedarf unter Betrachtung der einschlägigen Normen fallweise bestimmt. Bei der Berechnung der

Veloabstellplätze sind am Schluss der Berechnung allfällige Bruchteile über 0.5 aufzurunden.

### Kurzzeit-, Langzeitveloabstellplätze, Spezialvelos

(Ergänzung Art. 14 PPV)

Kurzzeitveloabstellplätze dienen zum Abstellen der Velos für eine Zeitdauer von einigen Minuten bis zu zwei Stunden; wird insbesondere von der Kundschaft und Besucher\*innen genutzt. Langzeitveloabstellplätze stehen für eine Zeitdauer von mehr als zwei Stunden, auch über Nacht oder am Wochenende zur Verfügung. Sie werden insbesondere von Bewohner\*innen, Personal, Pendler\*innen und Schüler\*innen genutzt. Gemäss VSS-Norm 40 065 ist die Gesamtzahl der Veloabstellplätze wie folgt in Kurzzeit- und Langzeitabstellplätze aufzuteilen:

<b>Aufteilung in % der Kurz- und Langzeitparkplätze</b>		
<b>Répartition en % des places de stationnement de court et de longue durée</b>		
Nutzung und Benützer <i>Utilisation et usagers</i>	Kurzzeitparkplätze <i>Places de stationnement de courte durée</i>	Langzeitparkplätze <i>Places de stationnement de longue durée</i>
	Aufteilung in % / Répartition en %	
<b>Wohnungen / Appartements</b>	30	70
<b>Dienstleistungsbetriebe / Entreprises de services</b>		
Personal / <i>Personnel</i>	30	70
Besucher/ <i>Visiteurs</i>	100	-
<b>Einkaufen / Achats</b>		
Personal / <i>Personnel</i>	-	100
Kunden Geschäfte des täglichen Bedarfs, sonstige Geschäfte <i>Clients magasins d'articles de consommation courante autres commerces</i>	100	-
Kunden Einkaufszentren / <i>Clients centres commerciaux</i>	≤ 50	≥ 50
<b>Gewerbe und Industrie / Artisanat et industrie</b>		
Personal / <i>Personnel</i>	10	90
Besucher/ <i>Visiteurs</i>	100	-
<b>Schulen / Ecoles</b>	10	90
<b>Bahnhöfe / Gares</b>		
Reisende (ohne kommerzielle Nutzung der Bahnhöfe) <i>Voyageurs (sans utilisation commerciale des gares)</i>	-	100
<b>Restaurants, Hotel / Restaurants, hôtels</b>		
Personal / <i>Personnel</i>		100
Besucher Restaurants / <i>Visiteurs restaurants</i>	100	-
Hotelgäste / <i>Clients des hôtels</i>	-	100
<b>Kultur-, Freizeit- und Sporteinrichtungen</b>		
<b>Equipements de loisirs, centres sportifs et culturels</b>		
Personal / <i>Personnel</i>	-	100
Besucher/ <i>Visiteurs</i>	100	-

Tabelle 4: Aufteilung % der Kurzzeit- und Langzeitabstellplätze (Quelle: VSS-Norm 40 065, Tabelle 10)

Für Spezialvelos soll gemäss Empfehlung aus dem Handbuch «Veloparkierung» vom Astra 20% der gesamten Anzahl Veloabstellplätze frei von Abstellvorrichtungen vorgesehen werden.

### Anforderung und Standort der Veloabstellplätze

(Ergänzung zum Art. 14 PPV)

**Langzeitabstellplätze:** Gemäss VSS-Norm 40 065, 40 066 sollen die Veloabstellplätze sicher auffindbar und leicht zugänglich (fahrend erreichbar) platziert werden. Sie sollen sich nicht tiefer, als im 1. UG befinden. Weiter sollen sie überdacht sein und einen Diebstahlschutz aufweisen bzw.

vorzugsweise in abschliessbaren Räumen angeordnet werden. Die Distanz zum Gebäudeeingang soll 100 m nicht überschreiten und eine dezentrale Anordnung wird bevorzugt. Sind Rampen erforderlich, ist sicherzustellen, dass die maximale Längsneigung nicht mehr als 12% beträgt.

**Kurzzeitabstellplätze:** Diese sollen sich möglichst nahe beim Gebäudezugang befinden (Abstand max. 30 m). Sie sind: ebenerdig angeordnet, fahrend, konfliktfrei und möglichst direkt vom Strassennetz erreichbar, nach Möglichkeit gedeckt (nicht zwingend) und diebstahlsicher erstellt. (Gemäss VSS-Norm 40 065, 40 066)

### **Flächenbedarf & Abmessung der Veloabstellplätze**

(Ergänzung zum Art. 14 PPV)

Der Flächenbedarf pro Veloabstellplatz beträgt gemäss dem Handbuch «Veloparkierung» vom ASTRA ohne Verkehrsfläche 1 - 2 m<sup>2</sup> und mit Verkehrsfläche 2 - 4 m<sup>2</sup>. Je nach Anlagentyp variiert die Breite pro Abstellplatz zwischen 0.50 m und 1.00 m. Für die Länge des Abstellplatzes und die Breite der Fahrgasse sind jeweils 2.00 m erforderlich. Detaillierte Informationen zur Abmessung und den Platzbedarf für Spezialvelos können der VSS-Norm 40 066 und dem oben genannten Handbuch entnommen werden.

## D Übersichtsplan Gebietseinteilung

# Parkplatzverordnung 2021

## Übersichtsplan Gebietseinteilung

Stand 06.04.2021

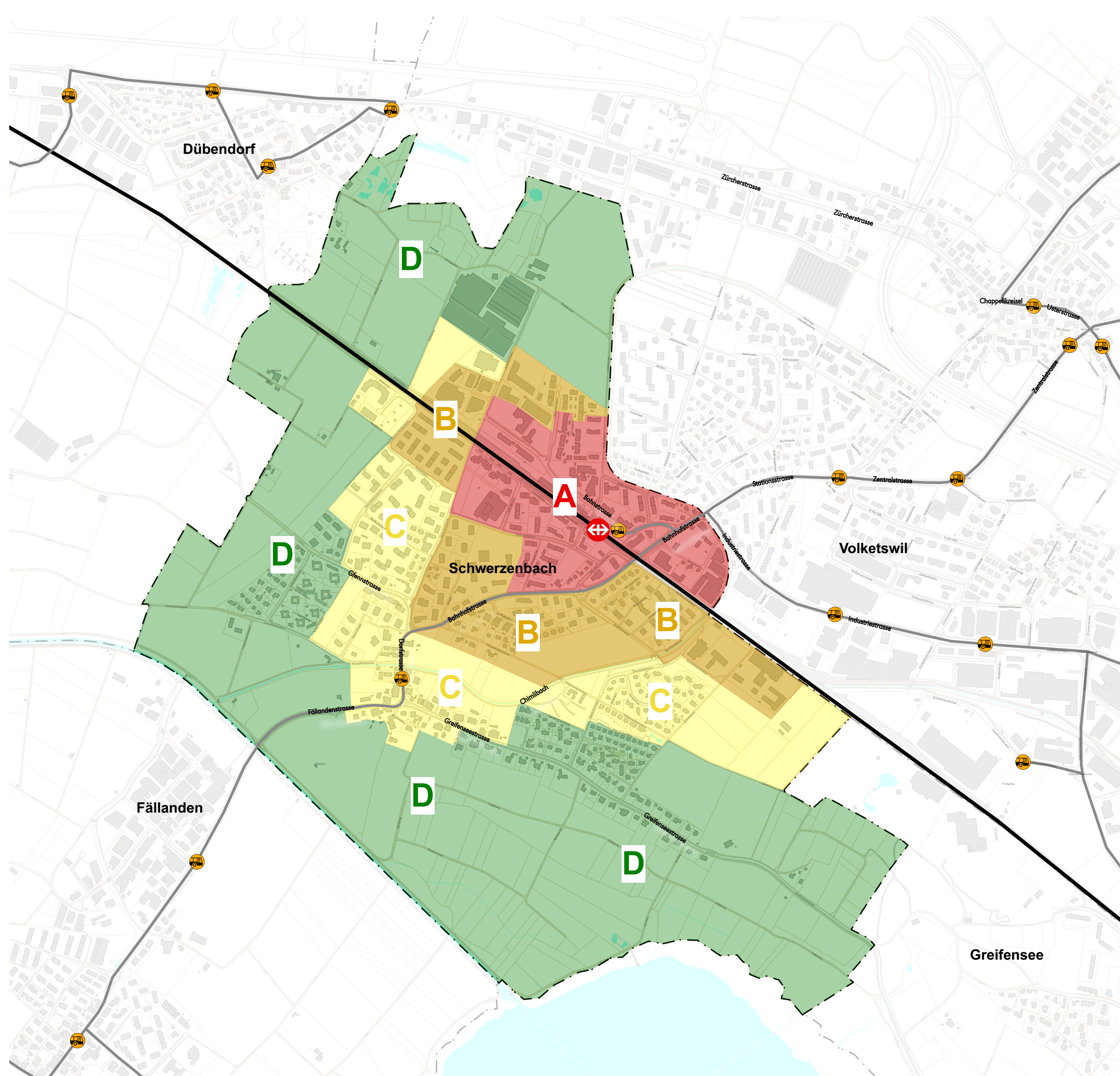
Gebiete für Reduktion des Grenzbedarfs gemäss Art. 4, Abs. 2 PPV:

- Gebiet A
- Gebiet B
- Gebiet C
- Gebiet D

Information:

- Gemeindegrenze
- Bahnlinie
- ↔ Bahnhof
- Buslinie
- BUS Bushaltestelle

Die grau hinterlegten Legendenpunkte sind Bestandteile der Parkplatzverordnung, die übrigen sind Informationsinhalte.

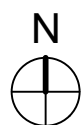


1:10'000

0 100 200 500m

**TEAM**verkehr.zug

verkehrsingenieure



**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 Nutzungsmissbrauch 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:

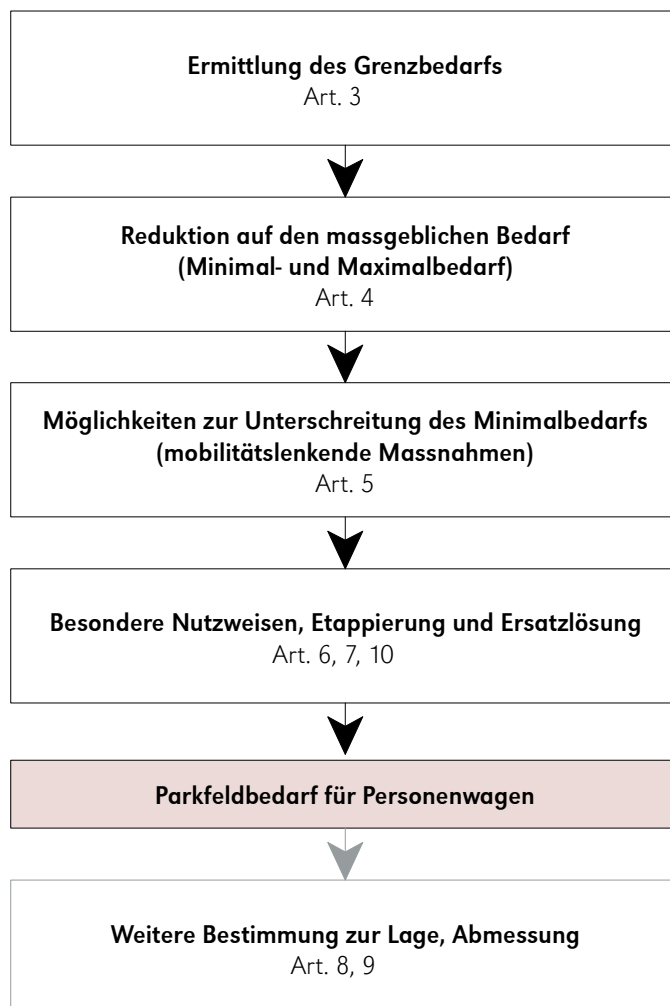


Abbildung 1: Übersicht Inhalte PPV zu Parkfeldern für Personenwagen

#### 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:

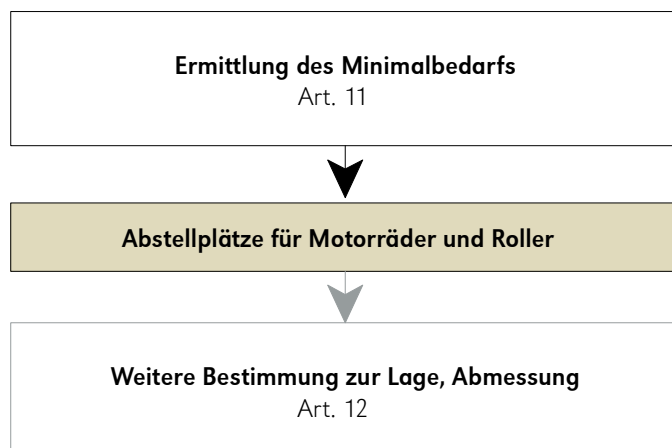


Abbildung 2: : Übersicht Inhalte PPV zu Motorradabstellplätzen

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:

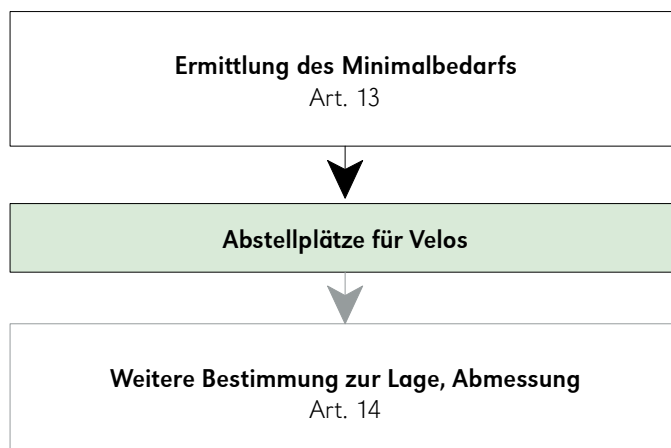


Abbildung 3: Übersicht Inhalte PPV zu Veloabstellplätzen

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)

**Stand Genehmigung Kanton**

**Gemeinde Schwerzenbach**

# **Parkplatzverordnung**

**Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen**

19.090 / 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	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	Ersatzabgaben	3
<b>3</b>	<b>Ergebnis öffentliche Auflage</b> _____	<b>4</b>
3.1	Allgemeine Bemerkungen	4
3.2	Aufbau und Inhalt der Parkplatzverordnung	6
3.3	Parkplatzverordnung	7
3.4	Anhang zur Parkplatzverordnung	14

# 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 14 Einwendungen berücksichtigt, 4 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 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. 10 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 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. 44, Abs. 3 Vorgaben betreffend dem Parkfeldangebot und mobilitätslenkenden Massnahmen ergänzt. Begründung: Um eine hohe Siedlungsqualität anzustreben und geeignete ortsbauliche Strukturen zu schaffen darf in Gebieten, in die 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 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.

### **Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge / Elektromotorräder / Elektrovelos**

Gemäss Rückmeldung aus der kantonalen Vorprüfung ist keine gesetzliche Grundlage für die Artikel «Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (Art. 10), Ladeinfrastruktur für Elektromotorräder (Art. 14), Ladeinfrastruktur für Elektrovelos (Art. 17)» vorhanden. Diese drei Artikel werden deshalb aus der Parkplatzverordnung entfernt.

### **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 öffentliche 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.

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. 44, Abs. 3 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 (ehem. 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:**

Gemäss kantonaler Vorprüfung ist keine rechtliche Grundlage für die Durchsetzung des Artikels 10 vorhanden. Demzufolge sind auch die Ergänzungen gemäss Antrag nicht genehmigungsfähig.

Die Einwendung kann nicht berücksichtigt werden.

**3.3.10 Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge (ehem. 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 (ehem. 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:**

Gemäss kantonaler Vorprüfung ist keine rechtliche Grundlage für die Durchsetzung des Artikels 10 vorhanden. Demzufolge sind auch die Ergänzungen gemäss Antrag nicht genehmigungsfähig.

Die Einwendung kann nicht berücksichtigt werden.

**3.3.12 Bedarf an Abstellflächen – Velo (Art. 13)****(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. 13)****(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. 13)

(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. 14) (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 Elektrovelos (ehem. Art. 17)****(Antrag E25)****Antrag:**

In Art. 10 ist die Einschränkungen 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:**

Gemäss kantonaler Vorprüfung ist keine rechtliche Grundlage für die Durchsetzung des Artikels 17 vorhanden. Demzufolge sind auch die Ergänzungen gemäss Antrag nicht genehmigungsfähig.

Die Einwendung kann nicht berücksichtigt werden.

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

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

**Stellungnahme:**

Gemäss kantonaler Vorprüfung ist keine rechtliche Grundlage für die Durchsetzung des Artikels 17 vorhanden. Der Artikel wird aus der PPV entfernt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

### 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.

**Rubrik:** Raumplanung  
**Unterrubrik:** Nutzungsplanung/Sondernutzungsplanung  
**Publikationsdatum:** KABZH 17.06.2022  
**Voraussichtliches Ablaufdatum:** 17.06.2025  
**Meldungsnummer:** RP-ZH02-0000001429

**Publizierende Stelle**  
Gemeinde Schwerzenbach, Bahnhofstrasse 16, 8603 Schwerzenbach

## **Teilrevision kommunale Nutzungsplanung, Parkplatzverordnung, Bekanntmachung des Inkrafttretens**

**Betrifft:** 8603 Schwerzenbach

### **Angaben zur Nutzungsplanung/Sondernutzungsplanung:**

Die Teilrevision der kommunalen Nutzungsplanung, Parkplatzverordnung wurde von der Gemeindeversammlung Schwerzenbach am 18. Juni 2021 festgesetzt. Mit Verfügung Nr. 1210/21 vom 13. April 2022 erteilte das Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich die Genehmigung. Der erwähnte Beschluss wurde am 29. April 2022 im Digitalen Amtsblatt öffentlich bekannt gemacht.

Gemäss Rechtskraftbescheinigung des Baurekursgerichts vom 9. Juni 2022 ist gegen den Beschluss kein Rechtsmittel ergriffen worden. Die Teilrevision der kommunalen Nutzungsplanung, Parkplatzverordnung tritt somit am Tag nach Erscheinen dieser Publikation in Kraft.

### **Kontaktstelle:**

Gemeinde Schwerzenbach  
Abteilung Bau und Liegenschaften  
Bahnhofstrasse 16  
8603 Schwerzenbach