



# Impuls Mobilität

## Massnahmenblatt Private Parkierung

### Beschreibung

Das Planungs- und Baugesetz (PBG) regelt in den §§ 242 bis 247 die Erstellungspflicht von Fahrzeugabstellplätzen. Die Gemeinden können die Anzahl, Lage und Gestaltung der Fahrzeugabstellplätze und weitere Bestimmungen entweder in der Bau- und Zonenordnung (BZO) oder in einer separaten Parkplatzverordnung (PPV) regeln. Beide sind durch die Legislative der Gemeinde zu beschliessen. Sie werden von der Gemeinde festgesetzt und von der Baudirektion genehmigt. Mit der Erstellungspflicht für die private Parkierung soll erreicht werden, dass die Abstellplatzbedürfnisse auf Privatgrund abgedeckt werden können.

### Ausgestaltung / Produkte

Als Arbeitshilfe für die Gemeinden hat die Baudirektion des Kantons Zürich die «Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen» publiziert. Es gilt die aus dem Jahr 1997 stammende Wegleitung. Eine revidierte Wegleitung wurde von der Baudirektion 2018 in die Vernehmlassung gegeben. Es ist Stand Frühling 2021 offen, ob der Regierungsrat eine Neufassung der Wegleitung verabschieden wird. Es steht den Gemeinden indessen frei, auch von der in die Vernehmlassung gegebenen Fassung Gebrauch zu machen. Die Wegleitung zeigt mit konkreten Bedarfszahlen, wie die kommunalen Parkplatzvorschriften ausgearbeitet werden sollen, damit sowohl die Anliegen einer geordneten Parkierung als auch jene des Umweltschutzes im Einzelfall erfüllt werden können.

Nachfolgend werden die wichtigsten Punkte aus den Wegleitungen zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen aufgeführt und kurz erläutert. Genauere Ausführungen sind den Wegleitungen selbst zu entnehmen:

#### Methodik und Vorgehen:

- Zur Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Personenwagen wird in einem ersten Schritt der Grenzbedarf ermittelt. Aus dem Grenzbedarf lässt sich der massgebliche Bedarf bestimmen, der das minimal erforderliche und maximal zulässige Parkplatzangebot definiert.
- Für die Anzahl zu erstellender Veloabstellplätze wird das minimal erforderliche Angebot in Abhängigkeit der Nutzung definiert.

#### Grenzbedarf:

- Der Grenzbedarf an Abstellplätzen ist eine Ausgangsgrösse für die weitere Bedarfsabschätzung. Er wird differenziert nach verschiedenen Nutzungsweisen sowie Nutzerinnen und Nutzern eines Gebiets festgesetzt.

#### Massgeblicher Bedarf:

- Der massgebliche Bedarf an Abstellplätzen für Personenwagen wird aus dem Grenzbedarf abgeleitet. Er bemisst sich nach dem Gemeindetyp, der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den örtlichen Verhältnissen.
- In Gebieten mit einer guten Erreichbarkeit mit dem ÖV ist der spezifische Bestand an Motorfahrzeugen markant tiefer als in den übrigen Gebieten. Deshalb sollen in diesen Gebieten die Bedarfszahlen an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge entsprechend tiefer angesetzt werden. Insbesondere in ausgeprägten Zielgebieten (Zentrums-, Misch- und Arbeitszonen) sollen neben den erforderlichen Bedarfszahlen an Abstellplätzen auch Zahlen der maximal zulässigen Abstellplätze festgelegt werden.
- Die Gemeinden können für private kommerzielle Parkieranlagen, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, weitergehende Regelungen wie z.B. die Zulassung von autoarmen Nutzungen mit Mobilitätskonzept oder Fahrtenmodellen, Doppelnutzungen sowie die Möglichkeit zum Erlass von Bewirtschaftungsvorschriften festlegen. Dies ist auch im Rahmen von Arealüberbauungen oder Sondernutzungsplanungen (z.B. in Gestaltungsplänen) möglich.

#### **Stark verkehrserzeugende Nutzungen:**

- Als stark verkehrserzeugende Nutzungen (SVN) gelten Bauten und Anlagen ab einer gewissen Grösse, die ganz oder teilweise Verkaufs-, Gastronomie- oder Freizeitnutzungen dienen. Da sie die Verkehrsinfrastruktur und die Umwelt in der Regel überdurchschnittlich stark belasten, wird empfohlen, den massgeblichen Bedarf gegenüber den regulären Werten zu reduzieren.

#### **Gemeinschaftsanlagen und Parkraumfonds:**

- Die Baubehörden können bei besonderen Interessen oder Verhältnissen (§ 245 PBG) gebietsweise Gemeinschaftsanlagen verfügen bzw. zulassen. Ist bei einem Grundeigentümer weder die Erstellung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze noch die Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage möglich, ist der Gemeinde eine angemessene Ersatzabgabe zu leisten. Die Ersatzabgaben müssen in einen Parkraumfonds gelegt werden. Gemeinden mit einem Parkraumfonds sind verpflichtet, eine Parkraumplanung durchzuführen.

#### **Private kommerzielle Parkierungsanlagen:**

- Bei privaten kommerziellen Parkierungsanlagen handelt es sich in der Regel um nutzungsungebundene und peripher gelegene Parkierungsanlagen, die standortfremden Nutzungen dienen. Die Gemeinden können bei Bedarf für Industrie- und Gewerbebezonen Regelungen zu solchen privaten kommerziellen Parkierungsanlagen erlassen.

#### **Veloabstellplätze:**

- Zur Ermittlung der zu erstellenden Anzahl Veloabstellplätze werden die verschiedenen Nutzungsweisen sowie Nutzerinnen und Nutzer eines Gebiets berücksichtigt. Die Wegleitung gibt Richtwerte für die verschiedenen Nutzungsweisen und Nutzerinnen und Nutzer vor.
- Gemeinden können neben der Anzahl an Veloabstellplätzen auch qualitative Anforderungen an die Lage, Ausgestaltung und Zufahrten der Veloabstellanlagen formulieren.

#### **Weitere Grundlagen im Bereich Parkierung:**

Bezüglich der Regelung des Angebots und zur qualitativen Ausgestaltung sind weitere Punkte zu beachten:

- Aufgrund der erwarteten Zunahme an Elektrofahrzeugen wird empfohlen, Voraussetzungen für bedarfsgerechten Lademöglichkeiten (z.B. Verlegen von Leerrohren) zu schaffen. Eine spätere Nachrüstung ist viel kostspieliger.
- Motorräder und Roller werden immer häufiger und machen bis zu 10% der Fahrzeugparks aus. Die Abstellmöglichkeiten für Motorräder sollten unter Berücksichtigung der zu erwartenden Anzahl ebenfalls eingeplant werden. Die Erarbeitung einer VSS-Norm ist noch ausstehend. Es wird empfohlen, 10% des massgebenden Bedarfs an Abstellplätzen für Personenwagen als Minimum für Motorräder vorzuschreiben.
- Veloabstellplätze sollen direkt erreichbar sein und Sicherungsmöglichkeiten für Zweiräder, Anhänger oder weitere fahrzeugähnliche Geräte anbieten. Heute verfügen Haushalte häufig über mehrere Velos, Kinderwagen und weitere fahrzeugähnliche Geräte. Velos, E-Bikes, Lastenvelos oder Anhänger brauchen zunehmend mehr Platz, einen einfachen, möglichst ebenerdigen Zugang und gegebenenfalls Elektro-Ladestationen. Empfehlungen und detaillierte Informationen sind in den Merkblättern des Amtes für Verkehr zur Veloparkierung aufgeführt.

## **Kosten / Aufwand**

Die **Kosten** zur Erarbeitung von Bestimmungen zur privaten Parkierung belaufen sich auf ca. 15'000 bis 30'000 Franken. Je nach Ausgangslage und Bearbeitungsweise (z.B. Begleitgruppe) sind Abweichungen von diesen Werten möglich.

## Beteiligte

Die Federführung liegt bei der Gemeinde.

## Weiterführende Informationen

### Wir beraten Sie

[zh.ch/impulsmobilitaet](http://zh.ch/impulsmobilitaet)

### Spezifische Informationen

- Bau- und Planungsgesetz des Kantons Zürich, [www.zhlex.zh.ch](http://www.zhlex.zh.ch)
- Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, [zh.ch/kommverkehr](http://zh.ch/kommverkehr)
- VSS-Normen Parkierung, [www.vss.ch](http://www.vss.ch) (insbesondere VSS 40 281)
- Merkblätter des Amtes für Mobilität zur Veloparkierung, [www.velo.zh.ch](http://www.velo.zh.ch)
- Massnahmenblätter Impuls Mobilität, [zh.ch/impulsmobilitaet](http://zh.ch/impulsmobilitaet)
- Merkblatt Mobilitätskonzepte, [zh.ch/kommverkehr](http://zh.ch/kommverkehr)
- Leitfaden zur Reduktion der Anzahl der Pflichtparkplätze, [www.wohnbau-mobilitaet.ch](http://www.wohnbau-mobilitaet.ch)

### Amt für Mobilität

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Neumühlequai 10, 8090 Zürich