



Baudirektion
Volkswirtschaftsdirektion

Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen

Stand: Fassung für die Vernehmlassung

15. Juni 2018 (publiziert am 1. November 2018 auf www.are.zh.ch)

Inhalt

1. Vorwort	4
2. Zweck der Wegleitung	5
3. Vorgehen zur Bestimmung des Parkplatzbedarfs	6
4. Grenzbedarf	7
5. Massgeblicher Bedarf	9
5.1. Gemeindetypisierung	9
5.2. ÖV-Erschliessung	10
5.2.1. Kategorisierung der Haltestellen	10
5.2.2. ÖV-Güteklassen	11
5.2.3. Massgeblicher Bedarf	12
5.3. Örtliche Verhältnisse und Bedingungen	13
5.4. Stark verkehrserzeugende Nutzungen (SVN)	14
6. Veloabstellplätze	15
7. Private kommerzielle Parkieranlagen	16



Abkürzungsverzeichnis

ABV	Allgemeine Bauverordnung
ARE	Amt für Raumentwicklung
BZO	Bau- und Zonenordnung
GF	Geschossfläche
KoV	Kostenverteiler-Verordnung
mBGF	massgebliche Bruttogeschossfläche
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz
PP	Parkplatz (Abstellplatz für Personenwagen)
PPVO	Parkplatzverordnung
ROK	Raumordnungskonzept
RRB	Regierungsratsbeschluss
SN	Schweizer Norm
SVN	Stark verkehrserzeugende Nutzungen
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
VSS	Forschung und Normierung im Strassen- und Verkehrswesen
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

Grundlagenverzeichnis

- Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 1424 vom 11. Dezember 2013 zur Änderung des Planungs- und Baugesetzes (Auftrag zur Überarbeitung der vorliegenden Wegleitung)
- Gesetzesentwurf für eine kantonale Parkplatzverordnung (PPVO) vom 31. August 2012
- Kantonaler Richtplan vom 29. April 2015
- Planungs- und Baugesetz (PBG) vom 7. September 1975 (Stand: 1. Juli 2015)
- Verordnung zum Massnahmenplan Luftreinhalte (Änderung) vom 13. Januar 2016



1. Vorwort

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist ein zentrales Anliegen der Raum- und Verkehrsplanung auf allen Ebenen. Der kantonale Richtplan hält in Bezug auf das kantonale Gesamtverkehrskonzept fest, dass die Gemeinden neben weiteren Massnahmen bei der Ausgestaltung der Parkierungsvorschriften den kantonalen Zielsetzungen Rechnung zu tragen haben. Damit sind insbesondere Beiträge zu den Modal-Split-Zielen gemeint. Vor dem Hintergrund der Zielsetzungen der Luftreinhaltung, des Lärmschutzes, der Verkehrsbewältigung sowie jener des kantonalen Richtplans, wonach der öffentliche Verkehr mindestens 50% des Verkehrszuwachses zu übernehmen hat, der nicht auf den Fuss- oder den Veloverkehr entfällt, kommt den kommunalen Erlassen eine grosse Bedeutung zu.

Mit der Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen wird aufgezeigt, wie die Vorgaben der kantonalen Richtplanung und die gesetzlichen Anforderungen von § 242 bis § 247 des Planungs- und Baugesetzes erfüllt werden können. Die vorliegende aktualisierte Fassung der Wegleitung ersetzt jene von Oktober 1997.

Das methodische Vorgehen zur Bestimmung des Bedarfs an Parkplätzen bleibt weitgehend unverändert, jedoch werden einige Neuerungen aufgenommen. So wird die Gemeindetypisierung auf Grundlage des kantonalen Raumordnungskonzepts (ROK-ZH) auf 3 Kategorien erweitert und die Werte des Grenzbedarfs, der Haltestellenkategorien, ÖV-Güteklassen, des massgeblichen Bedarfs und der Veloabstellplätze aktualisiert. Die bei der Bemessung des Parkplatzbedarfs ebenfalls zu berücksichtigenden örtlichen Verhältnisse und Bedingungen werden stärker differenziert und damit realitätsnäher abgebildet. Neu enthält die Wegleitung auch Empfehlungen zum Umgang mit stark verkehrserzeugenden Nutzungen (SVN) und privaten kommerziellen Parkierungsanlagen.

Wir hoffen, dass mit der aktualisierten Wegleitung weiterhin ein flexibles Instrument zur Verfügung steht, um die Vorgaben des Planungs- und Baugesetzes auszugestalten.

Baudirektion Kanton Zürich

Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich

Markus Kägi

Carmen Walker Späh



2. Zweck der Wegleitung

Das Planungs- und Baugesetz (PBG) regelt in den §§ 242 bis 247 die Erstellungspflicht von Fahrzeugabstellplätzen. § 242 PBG hält fest:

«Die Bau- und Zonenordnung legt die Zahl der Abstellplätze für Verkehrsmittel, insbesondere für Motorfahrzeuge, fest, die nach den örtlichen Verhältnissen, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks für Bewohner und Besucher erforderlich sind.

... Besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse, insbesondere des Verkehrs oder des Schutzes von Wohngebieten, Natur- und Heimatschutzobjekten, Luft und Gewässern, kann die Zahl der erforderlichen Plätze tiefer angesetzt und die Gesamtzahl begrenzt werden.»

Die vorliegende Wegleitung gibt den Gemeinden Empfehlungen und Anhaltspunkte, wie sie in ihren kommunalen Erlassen Festlegungen zu Parkplätzen treffen können. Sie geht vom Grundsatz aus, ein ausreichendes Angebot an Parkplätzen auf privatem Grund bereit zu stellen und dadurch unter anderem unerwünschtem Parkieren auf öffentlichem Grund vorzubeugen.

Zudem wird aufgezeigt, wie die gesetzlichen Anforderungen auch im Einzelfall bei der Beurteilung von UVP-pflichtigen Projekten und von anderen Vorhaben, die vom Kanton genehmigt werden (z.B. öffentliche oder private Gestaltungspläne), erfüllt werden können. An mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossenen Lagen wird empfohlen, das Parkplatzangebot entsprechend dem Erschliessungsgrad angemessen zu reduzieren, wobei die durch die Nutzungsplanung vorgesehenen Nutzungen zu berücksichtigen sind.

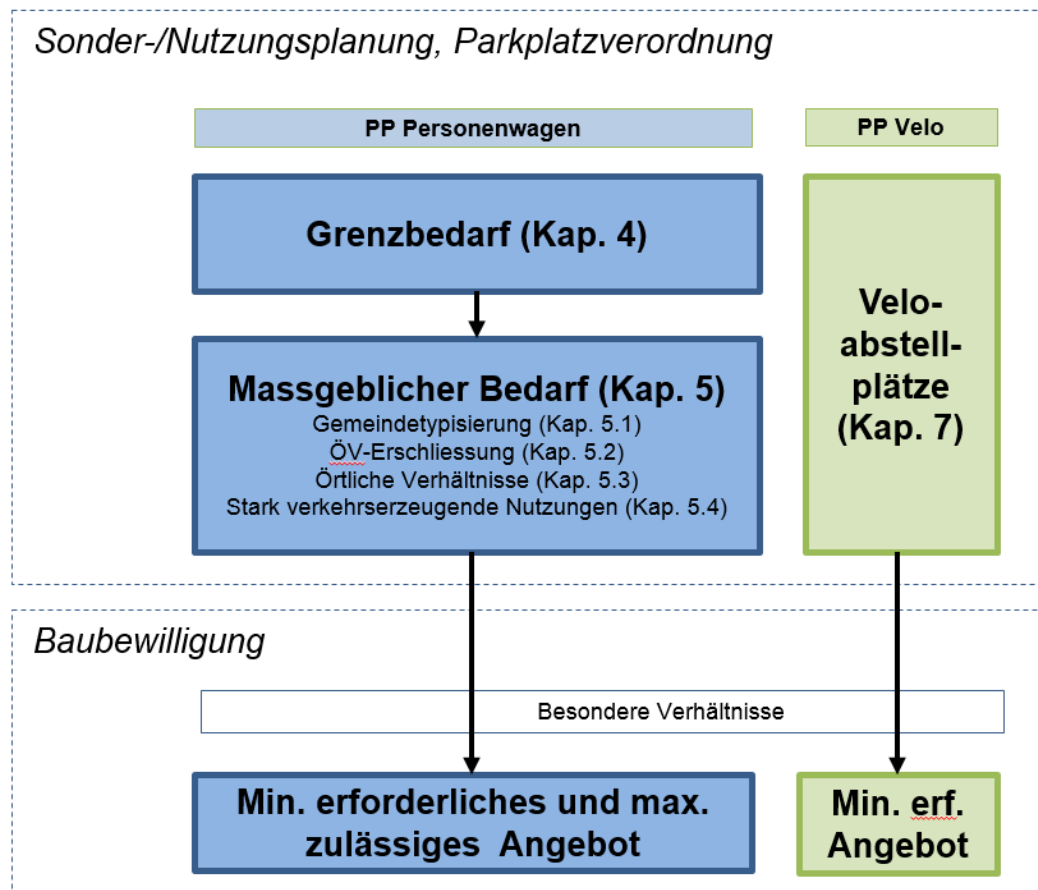
Die Wegleitung nimmt keine raumplanerischen Entscheide vorweg, wie etwa die Festlegung von Standorten für stark verkehrserzeugende Nutzungen (SVN). Vielmehr ist die Bestimmung der geeigneten Standorte Aufgabe der Raumplanung.

Der Kanton (Baudirektion) stützt sich bei der Beurteilung von kommunalen Parkplatzerlassen auf die vorliegende Weisung. Begründete Abweichungen durch die Gemeinden bleiben jedoch möglich. Den Gemeinden steht es frei, die Wegleitung oder Elemente daraus in ihre Parkplatzerlasse (Bau- und Zonenordnung, Parkplatzverordnung) zu übernehmen und sie damit für verbindlich zu erklären. Im Rahmen von Gestaltungsplänen können weitergehende Einschränkungen gemacht werden.

3. Vorgehen zur Bestimmung des Parkplatzbedarfs

Die nachstehenden Ausführungen zeigen die erforderlichen Arbeitsschritte zur Bestimmung des «massgeblichen Bedarfs» sowie dessen Anwendung auf Stufe Baubewilligung auf.

Übersicht:





4. Grenzbedarf

Der Grenzbedarf an Parkplätzen (oberste Grenze der Nachfrage) ist eine Ausgangsgrösse, die von der Ausnützung und Nutzungsweise eines Grundstücks abhängig ist (§ 242 PBG). Er liegt dann vor, wenn ein Gebiet ausschliesslich mit Personenwagen erschlossen ist. Er berücksichtigt auch einen üblichen Anteil an Velo-/Mofa- und Fussgängerverkehr. Doppelnutzungen (z.B. Schule tagsüber und Veranstaltung abends) und Verbundeffekte (z.B. Einkaufen und Coiffeurbesuch) von Parkplätzen sind bei der Ermittlung des Grenzbedarfs zu berücksichtigen.

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

¹⁾ Gemischte Betriebe sind in entsprechende Teile aufzugliedern

²⁾ Güterumschlag / Anlieferung separat

³⁾ z.B. Praxen, Coiffeur, Reisebüro, Post, öffentliche Verwaltung mit Schalterbetrieb

⁴⁾ z.B. Handwerksbetriebe ohne Ladenbetrieb

⁵⁾ 0.2 PP / Sitzplatz gilt gesamthaft für Beschäftigte, Besucherinnen und Besucher sowie Kundschaft



Abkürzung:

mBGF massgebliche Bruttogeschossfläche. Sie umfasst alle dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren Räume unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen und Sanitärräume samt inneren Trennwänden ohne Aussenwände sowie ohne die nicht anrechenbaren Nebenräume gemäss § 10 der Allgemeinen Bauverordnung (ABV). Wo heute andere Bezugsgrössen verwendet werden (z.B. Baumasse oder Anzahl Zimmer), können die Grenzbedarfswerte entsprechend umgerechnet werden.

Bei der Berechnung sind allfällige Bruchteile über 0.5 aufzurunden. Für weitere, spezielle Nutzungen (wie Schulen, Sporteinrichtungen, Alterswohnen) wird der Grenzbedarf fallweise, unter Beachtung der einschlägigen Normen, bestimmt.

5. Massgeblicher Bedarf

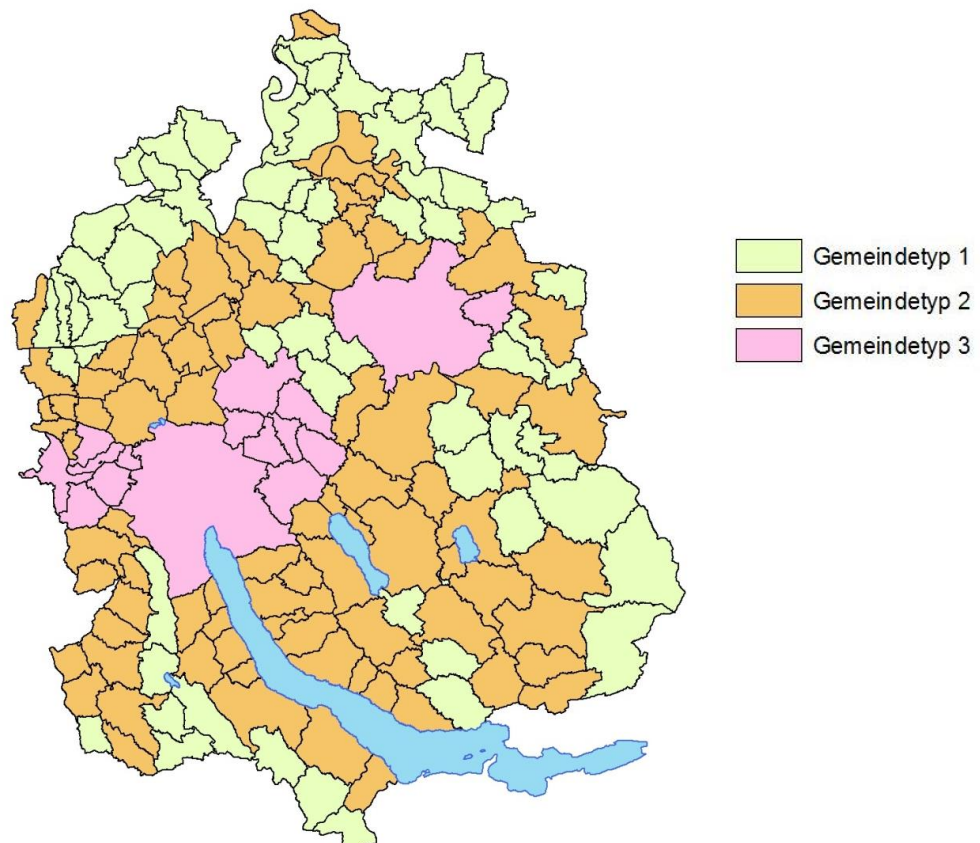
Der massgebliche Bedarf für Parkplätze des MIV bemisst sich nach dem Gemeindetyp (Kap. 5.1), der ÖV-Erschliessung (Kap. 5.2) und den örtlichen Verhältnissen (Kap. 5.3). Für stark verkehrserzeugende Nutzungen gelten zusätzliche Empfehlungen.

5.1. Gemeindetypisierung

Zur Berechnung des massgeblichen Bedarfs werden die Gemeinden zuerst nach ihrer verkehrsbezogenen Bedeutung in drei Gemeindetypen eingeteilt. Für die Unterscheidung der Gemeinden wird das kantonale Raumordnungskonzept (ROK-ZH) herangezogen. Daraus ist ersichtlich, wo die künftigen Herausforderungen hinsichtlich der Abstimmung von Siedlung und Verkehr liegen:

- Gemeindetyp 1 («Kulturlandschaft», «Naturlandschaft»)
- Gemeindetyp 2 («Urbane Wohnlandschaft», «Landschaft unter Druck»)
- Gemeindetyp 3 («Stadtlandschaft»)

Die Zuweisung von Gemeinden zu einem Handlungsraum ergibt sich in Bezug auf die Lage des überwiegenden Anteils des Siedlungsgebiets im entsprechenden Handlungsraum. Sofern Gemeinden fusionieren, die unterschiedlichen Gemeindetypen zugeteilt sind, so gilt für die neue Gemeinde jeweils der urbanere (d.h. höher eingestufte) Gemeindetyp.



5.2. ÖV-Erschliessung

5.2.1. Kategorisierung der Haltestellen

Folgende Kriterien bilden die Grundlage für die gebietsweise Ermittlung der Qualität der Erschliessung (ÖV-Güteklassen) durch den öffentlichen Verkehr:

- Art des öffentlichen Verkehrsmittels an einer Haltestelle
- Kursintervall an einer Haltestelle
- Distanz zu einer Haltestelle

In einem ersten Schritt werden die Haltestellenkategorien definiert, die in Abhängigkeit von einem an einer Haltestelle verfügbaren öffentlichen Verkehrsmittel und dem Kursintervall stehen (Tabelle «Haltestellenkategorisierung»). Für die im Kanton Zürich verwendete Kategorisierung einer Haltestelle werden sämtliche Haltestellen berücksichtigt, die von Bahn, Tram und/oder Bus bedient werden. Reine Schiffs- und Seilbahnstationen werden nicht mit einbezogen. Sie haben im Alltagsverkehr im Kanton Zürich grösstenteils keine Bedeutung. Zur Ermittlung des Kursintervalls werden alle Abfahrten bei End- und Einrichtungshaltestellen bzw. die Hälfte aller Abfahrten ab allen anderen Haltestellen im Bemessungszeitraum von 05:30 Uhr bis 22:30 Uhr berücksichtigt.

In einem zweiten Schritt werden in Abhängigkeit von Haltestellenkategorie und Luftliniendistanz die ÖV-Güteklassen ermittelt (Tabelle «ÖV-Güteklassen»).

Haltestellenkategorisierung:

Kursintervall in min. (05:30 bis 22:30 Uhr)	Art des Verkehrsmittels			
	Bahnknoten ¹⁾	Bahnlinie	Tram ²⁾	Bus
< 5	I	I	II	II
5 bis < 10	I	II	III	III
10 bis < 20	II	III	IV	IV
20 bis < 40	III	IV	- ³⁾	V
40 bis < 60	- ³⁾	V	- ³⁾	VI
>= 60	- ³⁾	- ^{3) 4)}	- ³⁾	VII

¹⁾ Bülach, Dietikon, Effretikon, Stettbach, Thalwil, Wädenswil, Wetzikon, Winterthur HB, Zürich Altstetten, Zürich Flughafen, Zürich Hardbrücke, Zürich HB, Zürich Oerlikon, Zürich Stadelhofen (Kriterium: Bahnstationen mit S-Bahnlinien in mind. 6 Richtungen und/oder IR-Anschluss)

²⁾ nur VBZ-Tramlinien und Stadtbahnen wie z.B. die Glattalbahn (Gewichtung nach Kostenverteiler-Verordnung KoV; LS 740.6 = 3); keine Berücksichtigung von Schiffen

³⁾ nicht vorhanden im Kanton Zürich

⁴⁾ Sihlwald, Steg, Fischenthal, Gibswil, Wald und Tann Dürnten (Busersatz in Randzeiten)

5.2.2. ÖV-Güteklassen

Ausgehend von den Haltestellenkategorien I bis VII kann das Baugebiet, abhängig von der Erreichbarkeit der Haltestellen für Fussgänger, in Erschliessungsgüteklassen eingeteilt werden. Es gelten die unten aufgeführten Luftliniendistanzen.

ÖV-Güteklassen:

Haltestellen- kategorie	Erreichbarkeit der Haltestellen (Distanzen)			
	< 300 m	300 – 500 m	501 – 750 m	751 – 1'000 m
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B ¹⁾	Klasse C ¹⁾
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C ¹⁾	Klasse D ¹⁾
III	Klasse B	Klasse C	Klasse D ¹⁾	
IV	Klasse C	Klasse D	Klasse E ¹⁾	-
V	Klasse D	Klasse E	Klasse E ¹⁾	-
VI	Klasse E	Klasse E	-	-
VII	Klasse F	Klasse F	-	-

¹⁾ An Haltestellen mit ausschliesslich Bus- und/oder Trambedienung wird der Einzugsbereich nur bis 500 m einer ÖV-Gütekategorie zugeordnet.

Auf dem kantonalen GIS-Browser (www.gis.zh.ch) findet sich basierend auf den vorstehenden Bestimmungen sowie auf dem aktuellen Stand des Fahrplans des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) ein Plan der ÖV-Güteklassen. Der Plan hat deklaratorischen Charakter. Er dient als Grundlage für kommunale Pläne der ÖV-Güteklassen, welche auf Stufe der Nutzungsplanung von den Gemeinden festgelegt werden.

Die Gebietsabgrenzung der einzelnen ÖV-Güteklassen ist nach plausiblen Gesichtspunkten zu vereinfachen. Dabei sind sowohl natürliche Grenzen (Topografie, Flüsse usw.) als auch künstliche Grenzen (Zonenabgrenzungen, Strassennetz usw.) zu berücksichtigen. Bei besonderen Umständen (z.B. schwierige Topografie, grössere Höhendifferenzen) wird die nächsttiefere Klasse gewählt oder die Erreichbarkeit der Haltestellen entsprechend reduziert.

Die Gemeinden sind angehalten, bewilligte Ausbauten des ÖV-Angebots (Angebotsergänzungen wie z.B. Limmattalbahn oder Fahrplanverdichtungen) bei ihren ÖV-Güteklassenplänen zu berücksichtigen und im Rahmen des Bewilligungsverfahrens anzuwenden.

Die Gemeinden können ihren Exekutiven mit entsprechender Vorschrift entweder in der kommunalen Nutzungsplanung (BZO) oder in Parkplatzverordnungen (PPVO) Handlungskompetenzen zur periodischen Anpassung des vorerwähnten Plans der ÖV-Güteklassen an die aktuellen Gegebenheiten einräumen, wodurch der jeweils aktuellen ÖV-Erschliessung Rechnung getragen werden kann.

5.2.3. Massgeblicher Bedarf

Entsprechend der Güteklasse eines Gebietes wird die Zahl der Parkplätze in Prozent des Grenzbedarfs ermittelt. Den Gemeinden wird empfohlen, für Zielgebiete nebst der minimal erforderlichen Anzahl Parkplätze auch die Zahl der maximal zulässigen Anzahl festzulegen. Die Spannweite zwischen den beiden Werten lässt im Rahmen von Projektentwicklungen den notwendigen Spielraum zu. Bei den Gemeinden des Typs 1 und 3 sind die maximal zulässigen Parkplätze für Bewohnerinnen und Bewohner im Einzelfall zu bestimmen. Eine Orientierung an den entsprechenden Werten des Gemeindetyps 2 wird empfohlen.

Gemeindetyp 1

Nutzerkategorie ÖV-Güteklasse	Bewohnerinnen und Bewohner		Beschäftigte		Besucherinnen und Besucher/Kundschaft	
	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)
Klasse A	40	k.V.	20	60	30	70
Klasse B	55	k.V.	30	75	40	85
Klasse C	70	k.V.	45	90	50	100
Klasse D	85	k.V.	60	100	70	100
Klasse E	100	k.V.	90	100	90	100
Klasse F und übriges Gebiet	100	k.V.	100	100	100	100

Gemeindetyp 2

Nutzerkategorie ÖV-Güteklasse	Bewohnerinnen und Bewohner		Beschäftigte		Besucherinnen und Besucher/Kundschaft	
	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)
Klasse A	40	60	20	30	30	45
Klasse B	55	80	30	45	40	60
Klasse C	70	100	45	65	50	80
Klasse D	85	100	60	90	70	100
Klasse E	100	100	90	100	90	100
Klasse F und übriges Gebiet	100	100	100	100	100	100

Gemeindetyp 3

Nutzerkategorie ÖV-Güteklasse	Bewohnerinnen und Besucher		Beschäftigte		Besucherinnen und Besucher/Kundschaft	
	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)
Klasse A	40	55	15	25	20	40
Klasse B	55	75	20	40	20	55
Klasse C	65	95	20	60	20	75
Klasse D	85	100	20	85	25	95
Klasse E	100	100	25	100	30	100
Klasse F und übriges Gebiet	100	100	25	100	30	100

Abkürzung:
 k.V. = keine Vorgabe

5.3. Örtliche Verhältnisse und Bedingungen

Örtliche Verhältnisse und besondere Bedingungen können zu einer zusätzlichen Reduktion des gemäss Kapitel 5.2 berechneten massgeblichen Bedarfs führen. Eine Reduktion des massgeblichen Bedarfs bedingt in der Regel die Umsetzung begleitender Massnahmen. In komplexeren Situationen werden diese im Rahmen eines Mobilitätskonzepts festgelegt.

Zu den örtlichen Verhältnissen und besonderen Bedingungen gehören insbesondere:

- a) **Strassenlärm:** die Erschliessung der Parkieranlage erfolgt über Strassen, auf denen die Immissionsgrenzwerte für Strassenlärm (Anhang 3 der Lärmschutzverordnung) bereits erreicht oder überschritten sind.
- b) **Luftschadstoffe:** die Erschliessung berührt lufthygienische Sanierungsgebiete, solange der Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid (NO₂) überschritten ist (siehe GIS-Browser: www.gis.zh.ch).
- c) **Strassenkapazität:** die Erschliessung erfolgt über Strassenabschnitten mit bestehenden oder sich abzeichnenden und nicht einfach zu behebenden Leistungspässen.
- d) **Fuss- und Veloverkehr:** Ein überdurchschnittlicher Anteil des Velo- und Fussgängerverkehrs führt zu entsprechend weniger Aufkommen an Personenwagen und damit geringerem Parkplatzbedarf.
- e) **Parkplatzbewirtschaftung:** Eine Parkplatzbewirtschaftung (zeitlich und/oder monetär) fördert die Verkehrsverlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel und den Langsamverkehr und reduziert damit den Parkplatzbedarf. Mit einer Parkplatzbewirtschaftung kann auch unerwünschtem Dauer- und Fremdparkieren vorgebeugt werden.
- f) **Autoarme oder autofreie Nutzungen:** Durch die Bauherrschaft vorgesehene autoarme oder autofreie Nutzungen unter Vorlage eines Mobilitätskonzepts minimieren den Parkplatzbedarf.
- g) **Ortsbildschutz:** Aus Rücksichtnahme auf die bauliche Umgebung und Freiräume in schutzwürdigen Quartieren oder Ortsbildern kann sich die erforderliche Anzahl Parkplätze nicht anordnen lassen.
- h) **Sonstige Schutzinteressen:** Schutzinteressen wie Natur-, Heimat- und Gewässerschutz bedingen gegebenenfalls eine Reduktion der Parkplätze.

Ein Mobilitätskonzept beinhaltet im Minimum Angaben zum bestehenden und angestrebten Verkehrsaufkommen und Modal-Split. Es enthält die zur Einhaltung der Ziele (Verkehrsaufkommen, Modal-Split) notwendigen Massnahmen und zum Monitoring und Controlling. Der Kanton offeriert den Gemeinden, Betrieben, Bauherren und Investoren, Liegenschaftsverwaltungen von Wohnsiedlungen sowie Veranstaltern bei der Entwicklung und Umsetzung intelligenter Mobilitätskonzepte bei Bedarf eine Mobilitätsberatung.



5.4. Stark verkehrserzeugende Nutzungen (SVN)

Als stark verkehrserzeugende Nutzungen (SVN) gelten Bauten und Anlagen, die ganz oder teilweise Verkaufs-, Gastronomie- oder Freizeitnutzungen dienen, und

- für diese Nutzungen pro Hektare massgeblicher Grundfläche gemäss § 259 PBG¹⁾ mindestens 120 Abstellplätze für Personenwagen aufweisen,
- für diese Nutzungen über zehn Fahrten pro 100 m² massgebliche Bruttogeschossfläche pro Tag erzeugen oder
- der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen.

Nicht als SVN gelten Bauten und Anlagen mit höchstens 50 Abstellplätzen für Personenwagen für Verkaufs-, Gastronomie- und Freizeitnutzungen.

Stark verkehrserzeugende Nutzungen (SVN) können, wo raumplanerisch zweckmässig, grundsätzlich in allen Gemeindetypen erstellt werden. Da SVN die Verkehrsinfrastruktur und die Umwelt jedoch i.d.R. überdurchschnittlich stark belasten, wird empfohlen, den massgeblichen Bedarf (Anzahl der maximal zulässigen Parkplätze) gegenüber den Werten gemäss Abschnitt 5.2 und 5.3 in Gewerbe- und Industriezonen (vgl. § 56 Abs. 3 PBG) weiter zu reduzieren. Auch wenn auf die generelle Festlegung maximal zulässiger Parkplatzzahlen verzichtet wird (insbesondere Gemeindetyp 1), sollen zumindest für SVN-Standorte Maximalwerte festgelegt werden.

Für SVN wird eine gebührenpflichtige und lenkungswirksame Parkplatzbewirtschaftung empfohlen.

1) Massgebliche Grundfläche ist die von der Baueingabe erfasste Fläche der baulich noch nicht ausgenützten Grundstücke oder Grundstückteile der Bauzone.

6. Veloabstellplätze

Neben der Anzahl Veloabstellplätze können von der Gemeinde auch qualitative Anforderungen an Lage, Ausgestaltung und Zufahrten der Veloabstellanlagen formuliert werden. Gerade bei Veloabstellplätzen für Besucherinnen und Besucher sowie für Kundinnen und Kunden sind eine gute Zugänglichkeit und, vor allem bei ÖV-Haltestellen, Abschlussmöglichkeiten besonders wichtig. Topographische Verhältnisse können dazu führen, dass die Attraktivität der Velonutzung eingeschränkt wird. In solchen Fällen gilt es abzuwägen, ob von den nachstehenden Werten abgewichen werden soll.

Veloabstellplätze für	Bewohnerinnen und Besucher/Beschäftigte	Besucherinnen und Besucher/ Kundschaft/ Schülerinnen und Schüler
Nutzung	Richtwerte nach Nutzungsintensität und Geschossfläche (GF)	
Wohnen	1 Velo-P/Zimmer	im Wert Bewohnerinnen und Bewohner enthalten
Verkaufsgeschäfte	2 Velo-P/10 Beschäftigte 1 Velo-P/100 m ² GF	2 Velo-P/10 Kundinnen und Kunden -- 1)
Restaurants	2 Velo-P/10 Beschäftigte	2 Velo-P/10 Sitzplätze
Schule: Unterstufe	2 Velo-P/10 Beschäftigte	1–3 Velo-P/10 Schülerinnen und Schüler
Schule: Oberstufe	2 Velo-P/10 Beschäftigte	5-7 Velo-P/10 Schülerinnen und Schüler
Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe ²⁾	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze 1 Velo-P/100 m ² GF	3 Velo-P/10 Arbeitsplätze 1.5 Velo-P/100 m ² GF
Spitäler, Pflege- und Altersheime	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze 1.5 Velo-P/100 m ² GF	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze 1.5 Velo-P/100 m ² GF
Dienstleistungsbetriebe mit wenig Besucherverkehr	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze 1 Velo-P/100 m ² GF	0.5 Velo-P/ 10Arbeitsplätze 0.25 Velo-P/100 m ² GF
Gewerbe und Industrie	2 Velo-P/10 Arbeitsplätze 0.4 Velo-P/100 m ² GF	0.5 Velo-P/10 Arbeitsplätze 0.1 Velo-P/100 m ² GF
Bahnhöfe, wichtige Haltestellen von Tram/Bus	2 Velo-P/10 Beschäftigte	1–4 Velo-P/10 Wegreisende abhängig von Lage und Einzugsgebiet
Freibad	2 Velo-P/10 Beschäftigte	5 Velo-P/10 gleichzeitige Besucherinnen und Besucher
Sportanlagen, Hallenbäder	2 Velo-P/10 Beschäftigte	3–5 Velo-P/10 gleichzeitige Besucherinnen und Besucher

¹⁾ Kann nur aufgrund der Nutzungsintensität bestimmt werden.

²⁾ Darunter fallen z.B. Post-/Bankfilialen, Reisebüros, Gemeindeverwaltungen, Arzt- und Therapiepraxen oder Coiffeursalons.

Für weitere spezielle Nutzungen (wie Kultureinrichtungen oder Mittelschulen) wird der Bedarf unter Beachtung der einschlägigen SN-Norm fallweise bestimmt.



7. Private kommerzielle Parkierungsanlagen

Bei privaten kommerziellen Parkierungsanlagen handelt es sich in der Regel um nutzungsungebundene und peripher gelegenen Parkierungsanlagen, die standortfremden Nutzungen dienen (z.B. Off-Airport-Parkplätze für Flugpassagiere an Standorten ausserhalb des Flughafenperimeters). Die Gemeinden können bei Bedarf für Industrie- und Gewerbebezonen (vgl. § 56 Abs. 3 PBG) Regelungen zu solchen privaten kommerziellen Parkierungsanlagen erlassen.

Für sogenannte Off-Airport-Parkplätze enthält der kantonale Richtplan die Vorgabe, dass die Gemeinden Parkierungsanlagen für Parkplätze ausserhalb des Flughafenperimeters für Passagiere des Flughafens Zürich nur an den in den regionalen Richtplänen festgelegten Standorten bewilligen (Ziff. 4.5.3.c)

Ein Verbot oder eine Beschränkung ist neben raumplanerischen Gründen auch aus verkehrlichen und umweltrelevanten Gründen (stark ausgelastetes Strassennetz, Emissionen, Bodenschutz etc.) grundsätzlich zulässig.

Mit den folgenden Vorschlägen für die Formulierung in den Bau- und Zonenordnungen oder den Parkplatzverordnungen wird den betroffenen Gemeinden eine Hilfestellung geboten:

- Beispiel 1: «Ausser in den speziell bezeichneten Teilen der Industrie- und Gewerbebezonen sind kommerziell betriebene Parkierungsanlagen nicht zulässig.»
- Beispiel 2: «Kommerziell betriebene Parkierungsanlagen, die nicht durch eine bauliche Nutzung des Grundstücks begründet sind, sind nicht zulässig.»
- Beispiel 3: «Parkierungsanlagen (mit mehr als Parkplätzen / Fahrten), die in keinem Zusammenhang mit der baulichen Nutzung des Grundstücks oder eines Grundstückes in der Umgebung stehen, sind unzulässig.»
- Beispiel 4: «Parkierungsanlagen (mit mehr als Parkplätzen / Fahrten), die in keinem Zusammenhang mit einer Nutzung auf dem Gemeindegebiet stehen, sind nicht zulässig.»