

Empfehlungen zur Regelung der Parkplatz-Situation für die Gemeinden

Aktualisierung Wegleitung 2009



Bildquelle: Agglo Obersee

Bearbeitung

PLANAR AG für Raumentwicklung
Gutstrasse 73, 8055 Zürich
Tel 044 421 38 38
www.planar.ch, info@planar.ch

Stefan Schneider
Xenia Fraefel

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
2	Grundlagen	7
2.1	Definition Bezugseinheit Parkfelderberechnung	7
2.2	Begriffe	8
2.3	Abkürzungen	9
3	Regionale Disparität – Gemeindetyp	10
4	Parkfelder für Motorfahrzeuge	11
4.1	Grundlagen / Theorie	11
4.2	Grundprinzipien	12
4.3	Richtwerte Grenzbedarf	14
4.4	Reduktionsfaktoren zur Herleitung des Parkfelderangebots	14
4.5	Vorlage für Artikelinhalt	16
4.6	Praxisbeispiel	18
5	Rollstuhlgerechte Parkfelder für Personenwagen	19
5.1	Grundlagen / Theorie	19
5.2	Vorlage für Artikelinhalt	20
5.3	Praxisbeispiel	20
6	Ausgestaltung der Parkfelder	21
6.1	Grundlagen / Theorie	21
6.2	Vorlage für Artikelinhalt	23
7	Mobilitätskonzepte	24
7.1	Grundlagen / Theorie	24
7.2	Vorlage für Artikelinhalt	26
8	Ersatzabgabe	27
8.1	Grundlagen / Theorie	27
8.2	Vorlage für Artikelinhalt	28
8.3	Praxisbeispiel	28
9	Abstellplätze für leichte Zweiräder	29
9.1	Grundlagen / Theorie	29
9.2	Grundprinzipien	30
9.3	Standardbedarf	31
9.4	Spezialthemen	31
9.5	Vorlage für Artikelinhalt	33
9.6	Praxisbeispiel	33

10	Elektromobilität	34
10.1	Grundlagen / Theorie	34
10.2	Ausbaustandard	34
10.3	Vorlage für Artikelinhalt	35
11	Parkplatzbewirtschaftung	37
11.1	Grundlagen / Theorie	37
11.2	Grundprinzip der Bewirtschaftung	38
11.3	Elemente der Bewirtschaftung	39
11.4	Vorlage für Artikelinhalt	40
12	Publikums- oder verkehrsintensive Einrichtungen	41
12.1	Grundlagen / Theorie	41
12.2	Vorlage für Artikelinhalt	42
13	Regelung bewilligungspflichtiger Grossanlässe	43
13.1	Grundlagen / Theorie	43
14	Sondernutzungsplanung	44
14.1	Grundlagen / Theorie	44
	Anhänge	46

1 Einleitung

Ausgangslage	<p>Die Agglo Obersee hat im Jahr 2009, basierend auf den Massnahmen 6.1 (Parkplatzpolitik) und 6.2 (Parkplatzbewirtschaftung) des seinerzeitigen Agglomerationsprogramms Obersee¹, eine Wegleitung zur Regelung der Parkplatzsituation erarbeitet. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation (AP 5G) hat die Agglo Obersee die Wegleitung zu den hier vorliegenden «Empfehlungen zur Regelung der Parkplatz-Situation für die Gemeinden» weiterentwickelt.</p> <p>Die gemeindeübergreifende Abstimmung der Regelung der Parkplatz-Situation für die Gemeinden unter Berücksichtigung der kantonalen Vorgaben ist auch im Sinne des Bundes, welcher die Erarbeitung von gemeinsamen Konzepten respektive Kriterien zur Parkplatzbewirtschaftung zum Gesamttraum Agglo Obersee fordert.</p>
Adressaten	<p>Die Empfehlungen sind an die Mitgliedergemeinden der Agglo Obersee adressiert. Es ist zu begrüssen, wenn auch weitere Gemeinden der Region diese Empfehlungen in ihren rechtlichen Grundlagen umsetzen.</p>
Inhalt	<p>Die thematischen Inhalte beruhen im Grundsatz auf der Wegleitung aus dem Jahr 2009, welche von EBP erarbeitet wurde. Sie wurden unter Einbezug der Gemeinden und von Vertretenden der Kantone in einer Arbeitsgruppe aktualisiert und ergänzt.</p>
Zweck	<p>Die Steuerung des Parkraumangebots und dessen Nutzung bildet für die Gemeinden ein wichtiges Handlungsfeld, um sowohl verkehrliche als auch energetische Ziele zu erreichen und das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden zu beeinflussen. Die vorliegenden Empfehlungen unterstützen die Gemeinden bei der verbindlichen Weiterentwicklung und Umsetzung ihrer diesbezüglichen Planungsinstrumente auf der Gemeindeebene.</p> <p>Die Empfehlungen können nicht alle in der Praxis auftretenden Fragen vollständig erfassen. Es wird vorausgesetzt, dass Fachleute bei weiteren Fragestellungen die Rahmenbedingungen der konkreten Situation angemessen berücksichtigen.</p>
Umsetzung und Übergangsregelungen	<p>Die vorliegenden Empfehlungen berücksichtigen weitmöglichst die bestehenden kantonalen Vorgaben beziehungsweise machen Hinweise zu diesen. Da sich die Vorgaben weiterentwickeln können, ist bei der Umsetzung der Empfehlungen in die kommunalen Planungsinstrumente durch die Gemeinden jeweils zu prüfen, ob und wieweit die Empfehlungen aufgrund bestehender kantonaler Vorschriften adaptiert werden müssen.</p> <p>Den Gemeinden wird empfohlen, das Problem der Anwendung neuen Rechts in Übergangsbestimmungen explizit zu regeln und dabei folgende Punkte zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none">– <i>Aufhebung und Änderung bisherigen Rechts</i>: Mit dem Inkrafttreten des neuen Rechts sind alle ihm widersprechenden Vorschriften aufgehoben, sofern die neue Ordnung deren Regelungsgegenstand umfassend abdeckt.

¹ Agglo Obersee (2007). Agglomerationsprogramm Obersee – Massnahmenblätter. Agglo Obersee, Geschäftsstelle Rapperswil-Jona.

- *Laufende Verfahren:* Bewilligungsbedürftige Vorhaben, über welche die örtliche Baubehörde noch nicht entschieden hat, sollten nach dem Recht entschieden werden, welches im Zeitpunkt der Einreichung des betreffenden Gesuches Geltung hatte. Dabei sind allfällige Besonderheiten des jeweiligen kantonalen Rechts zu beachten.

Themenaufbau

Um die Empfehlungen möglichst praxisbezogen auszugestalten, ist jedes Thema so aufgebaut, dass es in sich abgeschlossen und einzeln verständlich ist.

Die behandelten Themen sind in der Regel wie folgt gegliedert:

- *Grundlagen / Theorie:* Abschnitt mit Verweis auf verwendete Normen, Berechnungsprinzipien und allgemeinen Aussagen zum Thema. Der Abschnitt wird bei komplexeren Themen durch weitere Abschnitte ergänzt.
- *Vorlage für Artikelinhalt:* Konkrete Vorlage für den Einbau des Themas in die kommunalen Erlasse der Gemeinde. Möglicherweise sind einzelne Begriffe den gängigen Definitionen in der Gemeinde oder in den Kantonen anzupassen. Bei einigen Vorlagen für den Artikelinhalt sind beispielhaft die Werte für den Gemeindetyp 1 (Ausführungen vgl. Kapitel 3) angegeben. Bei einer Anwendung des Artikels für die Gemeinden des Typs 2 oder 3 müssen diese durch die im entsprechenden Kapitel für den jeweiligen Gemeindetyp vorgegebenen Werte ersetzt werden. Weitere Vorschriften für Bauten von Bund und Kantonen, welche sich aus dem öffentlichen Recht ergeben, sind vorbehalten.
- *Praxisbeispiel:* Berechnungsbeispiel oder Beschreibung anhand einer fiktiven Situation (Beschrieb siehe unten), um die Anwendung der Artikel respektive der Vorgaben zu erläutern.

Praxisbeispiel – Beschrieb
einer fiktiven Situation

Folgende fiktive Situation wird als Beispiel für die Anwendung der Artikelinhalte verwendet:

In der Region Agglo Obersee ist ein Neubau mit 9'000 m² massgeblicher Geschossfläche mGF (Ausführungen vgl. Kapitel 2.1) für Dienstleistungsbetriebe mit einer grösseren, kundenintensiven (à 5'000 m² mGF, 167 Arbeitsplätze) und zwei kleineren, nicht kundenintensiven Unternehmungen (à je 1'000 m² mGF und je 25 Arbeitsplätze) geplant. Integriert in den Bau werden ein Lebensmittelgeschäft (kundenintensiv, 33 Arbeitsplätze) von 1'000 m² mGF (davon 750 m² Verkaufsfläche VF) und Wohnungen für gehobene Ansprüche (insgesamt 1'000 m² mGF für drei 3-Zimmer-Wohnungen à 100 m² mGF, drei 4-Zimmer-Wohnungen à 150 m² mGF und eine Wohnung (Loft) à 250 m² mGF). Der Standort befindet sich in einer Gemeinde des Gemeindetyps 2 (Ausführungen vgl. Kapitel 3) und gehört dem Gebietstyp C an (Ausführungen vgl. Kapitel 4). Es ist keine Sondernutzungsplanung vorgegeben.

Tab. 1: Übersicht Nutzungen fiktives Praxisbeispiel

Nutzung	Fläche	Anzahl Arbeitsplätze
Dienstleistung kundenintensiv	5'000 m ² mGF	167
Dienstleistung übrige	2'000 m ² mGF	50
Verkauf kundenintensiv	1'000 m ² mGF davon 750 m ² VF	33
3-Zimmer-Wohnungen à 100 m ²	300 m ² mGF	
4-Zimmer-Wohnungen à 150 m ²	450 m ² mGF	
1-Zimmer-Wohnung à 250 m ²	250 m ² mGF	

2 Grundlagen

2.1 Definition Bezugseinheit Parkfelderberechnung

Die Gemeinden der Agglo Obersee gehen heute bei den Regelungen zur Parkfelderberechnung von unterschiedlichen Bezugseinheiten aus. Dies ist einerseits durch unterschiedliche kantonale Rahmenbedingungen begründet, andererseits aber auch durch kommunale Definitionen mit kleineren oder grösseren Abweichungen, auch zu ein und derselben Bezugseinheit. Als Basis für die Parkfelderberechnungen werden meist die der Nutzung dienenden Flächen beigezogen, mit oder ohne Einbezug der Aussenwände.

Im Kanton Zürich² wird die anrechenbare Geschossfläche aGF (im Zusammenhang mit der Ausnützungsziffer) im Planungs- und Baugesetz auf kantonaler Ebene definiert. Die Kantone Schwyz und St.Gallen sehen in ihren Planungs- und Baugesetzen keine Definition einer Gebäudefläche vor. Für die Empfehlungen auf regionaler Ebene ist daher eine Bezugsgrösse zu definieren, welche in allen Kantonen angewendet werden kann.

In der VSS-Norm 40 281³ beziehen sich die Berechnungen auf die Bruttogeschossfläche (BGF). Da die Interkantonale Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe IVHB keine Verwendung der Bezugseinheit BGF mehr vorsieht, gilt es für die historisch angewandte Bruttogeschossfläche eine möglichst gleichwertige Ersatzgrösse zu definieren, welche bereits anderweitig Verwendung findet.

Für die vorliegenden Empfehlungen wird dazu die nachfolgende Definition der Bezugseinheit verwendet:

«Die massgebliche Geschossfläche (mGF) ist die Summe aller dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren ober- und unterirdischen Geschossflächen, einschliesslich der Mauer- und Wandquerschnitte.»

Die so definierte Bezugsgrösse entspricht weitgehend der in anderen Unterlagen verwendeten BGF.

² Kanton Zürich. Planungs- und Baugesetz (PBG) vom 7. September 1975. §255.

³ VSS 40 281. Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen. März 2019.

2.2 Begriffe

Dienstleistungsbetriebe ⁴	<p><i>Kundenintensive:</i> Betriebe mit vielen Besuchenden, oft mit Schalterbetrieb wie z.B. Banken, Poststellen, Reisebüros, Arzt- und Therapiepraxen, Fitnessstudios oder Coiffeursalons.</p> <p><i>Übrige:</i> Betriebe mit wenig Besucherverkehr, zum Beispiel Verwaltungen ohne Schalterbetrieb, Architektur- und Ingenieurbüros, Anwaltspraxen.</p>
Grenzbedarf	Der Grenzbedarf bezeichnet die je Nutzungseinheit erforderliche Anzahl Parkfelder für Personenwagen, die notwendig ist, wenn der Objektverkehr ausschliesslich mit dem motorisierten Individualverkehr stattfinden kann.
Leichter Zweiradverkehr	Der leichte Zweiradverkehr umfasst den Velo- und Mofaverkehr. E-Bikes gehören auch in diese Kategorie.
Massgebliche Geschossfläche (mGF)	Die massgebliche Geschossfläche mGF ist die Summe aller dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren ober- und unterirdischen Geschossflächen, einschliesslich der Mauer- und Wandquerschnitte.
Motorradabstellplatz (MAP)	Ein Motorradabstellplatz MAP ist eine abgegrenzte Fläche, auf der ein Motorrad abgestellt werden darf.
Mobilitätsmanagement	Gesamtheit aller Massnahmen, welche geeignet sind, die Mobilitätsbedürfnisse möglichst mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Veloverkehr oder zu Fuss abzuwickeln.
Parkieren ⁵	Parkieren ist das Abstellen des Fahrzeugs, das nicht bloss dem Ein- und Aussteigenlassen von Personen oder dem Güterumschlag dient.
Park-and-Ride-Anlage (P+R)	Parkierungsanlage in der Nähe einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs, welche dem Parkieren von individuellen Fahrzeugen beim Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr dient.
Parkfelderangebot	Das Parkfelderangebot legt die Anzahl der minimal erforderlichen (minimales Parkfelderangebot) und der maximal zulässigen Parkfelder für Personenwagen (maximales Parkfelderangebot) fest, die für ein Objekt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens nachzuweisen sind.
Parkfeld für Personenwagen ⁴	Das Parkfeld für Personenwagen ist eine abgegrenzte Fläche, auf der ein Fahrzeug (hier ein Personenwagen) parkiert werden darf.
Parkplatz	Ein Parkplatz ist eine ebenerdige, ungedeckte Parkierungsanlage, die mehrere Parkfelder umfasst.
Publikums- respektive verkehrsentensive Einrichtungen	Als publikums- respektive verkehrsentensive Einrichtungen PE/VE werden Bauten und Anlagen im Bereich Konsum und Freizeit bezeichnet mit mehr als 5'000 m ² Verkaufsfläche (mehr als 2'500 m ² Verkaufsfläche im Kanton St.Gallen) und/oder mehr als 300 Parkfeldern und/oder die an mindestens 100 Tagen pro Jahr mehr als 1'500 Fahrten (Summe der Zu- und Wegfahrten) pro Tag generieren. Als PE/VE werden generell auch alle Bauten und Anlagen betrachtet, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen.

⁴ VSS 40 281. Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen. März 2019.

⁵ Art. 19 Abs. 1 Verkehrsregelverordnung (VRV). 1. April 2022.

Standardbedarf Velo ⁶	Der Standardbedarf ist ein Mass für die Anzahl erforderlicher Veloabstellplätze. Er kann mit Richtwerten aufgrund der Nutzungen des Gebäudes oder Standortes ermittelt werden.
Veloabstellplatz (VAP)	Ein Veloabstellplatz (VAP) ist eine bezeichnete Fläche oder eine Einrichtung zum Parkieren eines Velos oder Mofas.
Verkaufsfläche (VF) ⁷	Die Verkaufsfläche VF ist die den Kunden zugängliche Fläche, inkl. Flächen für Gestelle, Auslagen usw., aber ohne Flächen für die Verkehrserschliessung, Sanitärräume usw.
Verkaufsgeschäfte ⁷	<i>Kundenintensive:</i> Verkaufsgeschäfte wie z.B. Lebensmittel, Apotheken, Drogerien, Warenhäuser, Kioske. <i>Übrige:</i> Verkaufsgeschäfte wie z.B. Papeterien, Buchhandlungen, Haushaltgeschäfte, Eisenwaren, Uhren, Schmuck, Möbel, Fachmärkte.

2.3 Abkürzungen

Folgende Abkürzungen werden in den Empfehlungen verwendet:

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BFS	Bundesamt für Statistik
BGF	Bruttogeschossfläche
FVV	Fuss- und Veloverkehr
MAP	Motorradabstellplatz
mGF	massgebliche Geschossfläche
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PE/VE	Publikums- bzw. verkehrsintensive Einrichtungen
P	Parkfeld für Personenwagen
PP	Parkplatz
SIA	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
VAP	Veloabstellplatz
VE	Verkehrsintensive Einrichtungen
VF	Verkaufsfläche
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

⁶ VSS 40 065. Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen. März 2019.

⁷ VSS 40 281. Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen. März 2019.

3 Regionale Disparität – Gemeindetyp

Die 20 Gemeinden der Agglo Obersee (Stand Sommer 2023) weisen vielfältige Charakteristiken auf. Um diese unterschiedlichen Gegebenheiten der Gemeinden bestmöglich zu berücksichtigen, wird in den vorliegenden Empfehlungen zwischen drei Gemeindetypen (Typ 1-3) unterschieden. Der Gemeindetyp 1 ist dabei der urbanste.

Kriterien der Typisierung im Überblick

Die Einteilung der Mitgliedergemeinden erfolgt aufgrund folgender Kriterien:

1. **Gemeindetypisierung gemäss raumplanerischen Grundlagen** (Klassierung der Gemeinde in kantonalen und regionalen Richtplänen)
2. **Zentralität gemäss «Bild der Agglo Obersee»** (Klassierung der Gemeinde als Hauptzentrum, Regionalzentrum, Ortszentrum)
3. **Zupendlerverkehr Stand 2018 gemäss Bundesamt für Statistik BFS** (Gemeinde weist > 2'000 / > 3'000 / > 4'000 Zupendler/-innen aus anderen Wohnregionen der Schweiz und aus dem Ausland auf)
4. **ÖV-Güteklasse Stand März 2023**, gemäss Bundesamt für Raumentwicklung ARE (Beste ÖV-Güteklasse in Gemeinde ist A oder B)

Zuteilung Gemeindetypen

Unter Berücksichtigung der vorstehend beschriebenen vier Kriterien ergibt sich nachfolgende Zuteilung der Gemeindetypen (vgl. Tab. 2). Details zur Zuteilung sind im Anhang A zu finden.

Tab. 2: Übersicht Gemeindetypisierung

Gemeindetyp 1	Gemeindetyp 2		Gemeindetyp 3	
Freienbach	Bubikon	Richterswil	Altendorf	Schübelbach
Rapperswil-Jona	Eschenbach	Uznach	Dürnten	Tuggen
Rüti	Feusisberg	Wald	Galgenen	Wangen
	Hombrechtikon	Wollerau	Reichenburg	
	Lachen		Schmerikon	

Drei der 20 Gemeinden der Agglo Obersee erreichen die Kriterien für die Zuweisung zum «Gemeindetyp 1». Neun Gemeinden sind dem «Gemeindetyp 2» zuzuordnen, acht Gemeinden entsprechen dem «Gemeindetyp 3».

4 Parkfelder für Motorfahrzeuge

4.1 Grundlagen / Theorie

Zweckmässiges Parkfelderangebot	Die Reglementierung der Anzahl Parkfelder für Personenwagen sowie Motorradabstellplätze dient der Schaffung eines zweckmässigen Parkfelderangebots zur Nutzung einer Immobilie (Objekt) unter Berücksichtigung übergeordneter Randbedingungen. Die verkehrliche Charakterisierung eines Objekts erfolgt dabei über die Grösse und Art der Nutzung.
Parkfelderangebot mit Unter- und Obergrenze	Die aktuell bestehenden Vorschriften regeln oft ausschliesslich den minimal erforderlichen Pflichtbedarf. Damit soll das unkoordinierte Parkieren von Nutzenden privater Liegenschaften im öffentlichen Raum vermieden werden. Um das aufgrund des geplanten Wachstums der Bevölkerung und der Arbeitsplätze zu erwartende Verkehrsaufkommen angebotsorientiert mit den bestehenden Strassenkapazitäten bewältigen zu können, sowie um den Ansprüchen der Raumplanung und des Umwelt- und Ortsbildschutzes gerecht zu werden, ist auch eine maximal zulässige Obergrenze des Parkfelderangebots zu definieren.
Massgebliche Geschossfläche mGF als Bezugsgrösse	Wie im Kapitel 2.1 hergeleitet, wird für die Berechnung des Parkfelderangebots in diesen Empfehlungen mit der Bezugsgrösse «massgebliche Geschossfläche mGF» gearbeitet. Die angewandten Richtwerte (vgl. Kap. 4.3) können bei Bedarf auch in eine andere Bezugsgrösse umgerechnet und entsprechend festgelegt werden. Es ist dabei seitens der Gemeinden zu prüfen, ob aufgrund der kantonalen Voraussetzungen ein anderer Wert zur Anwendung kommen kann oder muss.
Herleitung des Parkfelderangebots in Abhängigkeit des Gemeindetyps	Um bestmöglich auf die unterschiedlichen Charakteristiken der Gemeinden eingehen zu können, erfolgt die Herleitung des Parkfelderangebots nach differenziert je Gemeindetyp (vgl. Kap. 3) festgelegten Reduktionsfaktoren. Es werden aber auch weiterhin die örtlichen Verhältnisse auf kommunaler Stufe bei der Festlegung berücksichtigt.
Gebietstypen definieren die örtlichen Verhältnisse	<p>Zur Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse wird das gesamte Gemeindegebiet (Siedlungsgebiet) in Anlehnung an die VSS-Norm 40 281 in die vier Gebietstypen A-D⁸ eingeteilt. Für die Gebietseinteilung sollen insbesondere die nachstehenden Kriterien der ÖV-Erschliessungsqualität beigezogen werden:</p> <ul style="list-style-type: none">– Bedienungsqualität der Haltestelle (Haltestellenkategorie)– Erreichbarkeit der Haltestelle (Fusswegdistanz zur Haltestelle) <p>Neben der ÖV-Erschliessungsqualität sollen bei der Festlegung der Gebietstypen insbesondere auch Elemente mit räumlicher Trennwirkung (z.B. Bahnlinien, Gewässer), Zonen und/oder Zonengrenzen der Nutzungsplanung berücksichtigt werden.</p> <p>Die Zuteilung der Gebietstypen erfolgt parzellenscharf in einem Übersichtsplan. Dieser ist Bestandteil des Reglements.</p>

⁸ Falls situativ angezeigt, kann die Anzahl Gebietstypen auch reduziert werden.

Die Bestimmung der Gebietstypen nach Erschliessungsqualität mit dem ÖV ist gemäss Beschreibung im Anhang B herzuleiten. Alternativ oder ergänzend kann für die Zuordnung der Gebietstypen auch auf die jeweils kantonal festgesetzten ÖV-Güteklassen abgestützt werden.

Regelungsbedarf Motorradabstellplätze

Aufgrund der Tatsache, dass seitens der VSS noch keine Norm für die Bedarfsermittlung von Motorradabstellplätzen besteht, geht deren Regelung oft vergessen. Da sich Motorräder und Roller steigender Beliebtheit erfreuen, sind entsprechende Anforderungen daher auch in die Bau- und Zonenvorschriften bzw. in die Reglemente der Gemeinden aufzunehmen.

Regelungsbereich

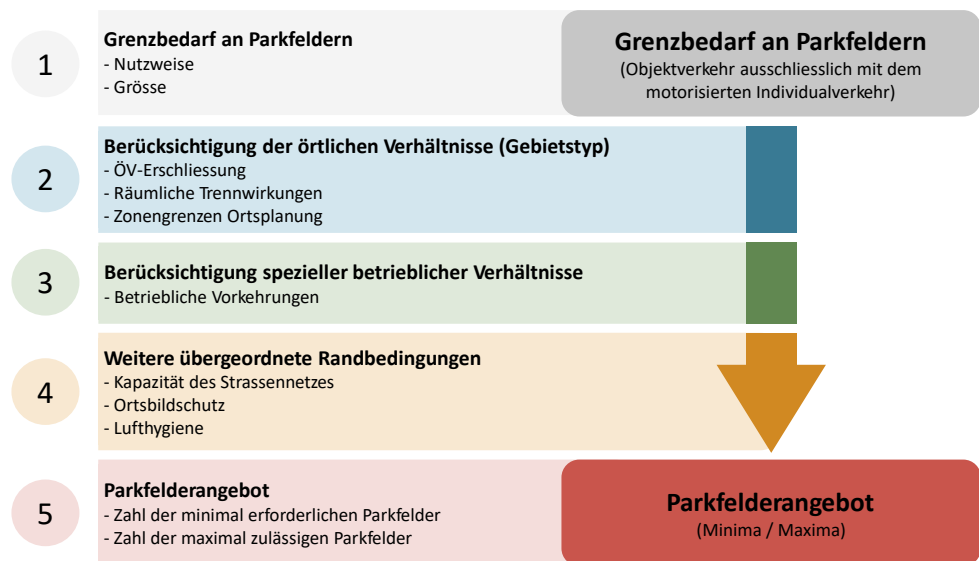
Die Gemeinden regeln die am häufigsten zu beurteilenden Nutzungen (Wohnen, Dienstleistungen, Gewerbe und Industrie, Verkauf, Gastronomie) in ihren Bau- und Zonenordnungen/Baureglementen. Für weitere Nutzungen wird jeweils auf die massgebende VSS-Norm 40 281⁹ verwiesen.

4.2 Grundprinzipien

4.2.1 Vorgehen bei der Berechnung des Parkfelderangebots im Überblick

Die Berechnung des Parkfelderangebots erfolgt schrittweise gemäss untenstehender Abbildung.

Abb. 1: Vorgehen bei der Berechnung des Parkfelderangebots



4.2.2 Bedarfsermittlung – Grenzbedarf (1)

Grenzbedarf als Basis

Der Grenzbedarf an Parkfeldern wird aufgrund der objektspezifischen Kennzahlen zur Nutzung und Grösse des zu beurteilenden Objekts festgelegt (vgl. Abb. 1). Unter dem Begriff Grenzbedarf versteht man den Parkfelderbedarf eines Objektes, welches ausschliesslich mit dem Personenwagenverkehr erschlossen ist. Der Grenzbedarf bildet die Ausgangsgrösse für das Bestimmen des für ein Objekt zu realisierenden Parkfelderangebots. Im Kapitel 4.3 werden Richtwerte für den Grenzbedarf vorgeschlagen.

⁹ VSS 40 281. Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen. Ausgabe 31. März 2019

4.2.3 Anpassung an die örtlichen Verhältnisse – Parkfelderangebot (2)

Berücksichtigung örtlicher
Verhältnisse

Im zweiten Schritt wird der Grenzbedarf eines Objekts aufgrund der örtlichen Verhältnisse abgemindert. Dazu werden nach Gebietstypen A-D differenzierte Reduktionsfaktoren vorgeschlagen. Sie berücksichtigen die Qualität der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sowie weitere örtliche (zum Beispiel Trennwirkungen von Flüssen oder Bahnlinien) oder planerische (zum Beispiel Zonengrenzen der Ortsplanung) Merkmale des Raumes.

Unter- und Obergrenze des
Parkfelderangebots

Je Gebietstyp wird jeweils ein Minimal- (Zahl der minimal erforderlichen Parkfelder in Prozent des Grenzbedarfs) und ein Maximalwert (Zahl der maximal zulässigen Parkfelder in Prozent des Grenzbedarfs) festgelegt. Damit entsteht ein Spielraum, in dem sich Bauherrschaften bewegen können, ohne weitere Massnahmen treffen zu müssen.

4.2.4 Berücksichtigung spezieller betrieblicher Verhältnisse (3)

Spezielle betriebliche Voraus-
setzungen

Bei der Herleitung des Parkfelderangebots eines Objekts können spezielle betriebliche Voraussetzungen beziehungsweise betriebliche Vorkehrungen zur Organisation der Mobilität geltend gemacht werden. Diese können zu einer Reduktion des Bedarfs (z.B. Wohnbauobjekt mit Carsharing-Angeboten und/oder mietrechtlichen Verpflichtungen zum Autobesitz) oder in Ausnahmefällen auch zu einer Erhöhung des Bedarfs (z.B. bei Unternehmen mit Schichtbetrieb und Arbeitsübergabe an der Maschine oder am Bett) oder führen. Besondere betriebliche Verhältnisse sind in der Regel durch ein Mobilitätskonzept (vgl. Kapitel 7) zu begründen und zu sichern.

4.2.5 Berücksichtigung übergeordneter Randbedingungen (4)

Weitere übergeordnete Rand-
bedingungen

Die Gemeinde kann bei Bedarf weitere übergeordnete Randbedingungen bei der Festlegung des Parkfelderangebots eines Objekts berücksichtigen. Dazu zählen Aspekte der Raumplanung, des Umwelt- und des Ortsbildschutzes wie zum Beispiel die Kapazität des Strassennetzes, die Interessen bezüglich Erhaltung der ursprünglichen Bausubstanz oder örtlicher Ziele bezüglich Lufthygiene oder Lärmschutz.

4.2.6 Parkfelderangebot (5)

Anzahl zu erstellende Parkfel-
der

Als Ergebnis des Prozesses resultiert das Parkfelderangebot (Minimal- und Maximalwert), welches für das zu beurteilende Objekt zu erstellen ist bzw. erstellt werden darf.

Kann dieses nicht erstellt werden, wird eine Ersatzabgabe fällig (vgl. Kapitel 8).

4.2.7 Motorradabstellplätze

Motorradabstellplätze

Für Motorräder und Roller beträgt die Anzahl der zu erstellenden Abstellplätze mindestens einen Zehntel der für Personenwagen erforderlichen Parkfelder.

4.2.8 Anordnung und Abmessung

Anordnung und Abmessung

Anordnung und Abmessung der Parkfelder bzw. Motorradabstellplätze richten sich in der Regel nach der VSS-Norm 40 291 vom 31.12.2021.

4.3 Richtwerte Grenzbedarf

Die nachstehenden Richtwerte für den Grenzbedarf orientieren sich an der VSS 40 281¹⁰ sowie an "Best Practices" des Kantons Zürich¹¹.

Richtwerte Grenzbedarf Parkfelder für Personenwagen

Die Richtwerte Grenzbedarf für Parkfelder für Personenwagen werden wie folgt festgesetzt:

Nutzung	Anzahl Parkfelder Bewohnende/Beschäftigte	Anzahl Parkfelder Besuchende/Kundschaft
Wohnen	1 P/100 m ² mGF oder 1 P pro Wohnung	+ 10% der P für Bewohnende
Dienstleistung		
kundenintensive	1 P/ 80 m ² mGF	1 P/ 100 m ² mGF
übrige	1 P/ 80 m ² mGF	1 P/ 300 m ² mGF
Verkauf		
kundenintensive	1 P/ 150 m ² mGF	1 P/ 30 m ² mGF
übrige	1 P/ 200 m ² mGF	1 P/ 70 m ² mGF
Gewerbe und Industrie	1 P/ 160 m ² mGF	1 P/ 800 m ² mGF
Lagerräume	1 P/ 750 m ² mGF	1 P/7'500 m ² mGF
Gastbetriebe: Restaurant, Café, Bar	1 P/ 40 Sitzplätze	1 P/ 4 Sitzplätze
Weitere Nutzungen	gemäss VSS-Norm 40 281	

4.4 Reduktionsfaktoren zur Herleitung des Parkfelderangebots

Die nachstehenden Reduktionsfaktoren zur Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse orientieren sich an der VSS-Norm 40 281 sowie an "Best Practices" der Region Zürcher Oberland¹² und der Stadt Rapperswil-Jona¹³. Anders als in der VSS-Norm kommen die Reduktionsfaktoren auch für Wohnnutzungen zur Anwendung.

Reduktionsfaktoren

Die Reduktionsfaktoren werden in Abhängigkeit des Gemeindetyps und der für die Gemeinde definierten Gebietstypen wie folgt festgesetzt:

¹⁰ VSS 40 281. Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen. Ausgabe 31. März 2019; Tabelle 1, Richtwerte

¹¹ Baudirektion Kanton Zürich. Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen. Stand: Fassung für die Vernehmlassung 15. Juni 2018.

¹² Region Zürcher Oberland RZO. Regionales Parkraumkonzept. 19. November 2020

¹³ Parkplatzbedarfs-Reglement Rapperswil-Jona. 1. Juni 2010

Gemeindetyp 1

Nutzerkategorie	Bewohnende		Beschäftigte		Besuchende und Kundschaft	
	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)
Gebietstyp A	40	60	20	45	30	50
Gebietstyp B	55	80	30	60	40	60
Gebietstyp C	70	100	45	85	50	80
Gebietstyp D	100	100	90	100	90	100

Gemeindetyp 2

Nutzerkategorie	Bewohnende		Beschäftigte		Besuchende und Kundschaft	
	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)
Gebietstyp A	40	80	20	60	30	60
Gebietstyp B	55	90	30	75	40	75
Gebietstyp C	70	100	45	100	50	100
Gebietstyp D	100	100	90	100	90	100

Gemeindetyp 3

Nutzerkategorie	Bewohnende		Beschäftigte		Besuchende und Kundschaft	
	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)
Gebietstyp A ¹⁴	60	90	50	75	40	70
Gebietstyp B	70	100	70	100	50	100
Gebietstyp C	85	100	85	100	70	100
Gebietstyp D	100	100	100	100	100	100

¹⁴ Der Gebietstyp A kommt aktuell in den Gemeinden des Gemeindetyps 3 nicht vor. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass eine solche Situation zu einem späteren Zeitpunkt eintritt. Über die Aufnahme des Gebietstyps A können die betroffenen Gemeinden situativ entscheiden (daher grau eingefärbt).

4.5 Vorlage für Artikelinhalt

Vorlage für Artikelinhalt

Art.-Nr. Grenzbedarf an Parkfeldern						
<p>¹ Der Grenzbedarf bezeichnet die je Nutzungseinheit erforderliche Anzahl Parkfelder für Personenwagen, die notwendig ist, wenn der Objektverkehr ausschliesslich mit dem motorisierten Individualverkehr stattfinden kann.</p> <p>² Ein Parkfeld für Personenwagen ist erforderlich pro:</p>						
	Bewohnende/Beschäftigte			Besuchende/Kundschaft		
Wohnen	100 m ² mGF oder pro Wohnung			zusätzlich 10% der Bewohner-Parkfelder		
Dienstleistung						
<i>Kundenintensive</i>	80 m ² mGF			100 m ² mGF		
<i>Übrige</i>	80 m ² mGF			300 m ² mGF		
Verkaufsgeschäfte						
<i>Kundenintensive</i>	80 m ² mGF			30 m ² mGF		
<i>Übrige</i>	80 m ² mGF			70 m ² mGF		
Gewerbe und Industrie	160 m ² mGF			800 m ² mGF		
Lagerräume	750 m ² mGF			7'500 m ² mGF		
Restaurant, Café, Bar	40 Sitzplätze			4 Sitzplätze		
Weitere Nutzungen	VSS Norm 40 281					
<p>³ Die Parkfelder sind bestimmungsgemäss zu benutzen.</p>						
Art.-Nr. Parkfelderangebot						
<p>¹ Das Parkfelderangebot leitet sich aus dem Grenzbedarf ab und wird als minimal erforderliches Parkfelderangebot (Minimum) und als maximal zulässiges Parkfelderangebot (Maximum) in % des Grenzbedarfs bestimmt.</p> <p>² Die Reduktionsfaktoren zur Ermittlung der minimal erforderlichen und maximal zulässigen Parkfelder richten sich nach den örtlichen Verhältnissen gemäss beiliegendem Übersichtsplan. Sie werden differenziert nach den Gebietstypen A, B, C sowie D festgesetzt.</p>						
	Bewohnende		Beschäftigte		Besuchende und Kundschaft	
	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)
Gebietstyp A	40	60	20	45	30	50
Gebietstyp B	55	80	30	60	40	60
Gebietstyp C	70	100	45	85	50	80
Gebietstyp D	100	100	90	100	90	100
<p>³ Die Minimalwerte dürfen bei Vorliegen von speziellen betrieblichen Vorkehrungen zur Mobilitätsorganisation gemäss der Bestimmung über Autoarme/autofreie Nutzungen (Art. Nr. Autoarme/autofreie Nutzungen) unterschritten werden.</p> <p>⁴ Die Maximalwerte dürfen bei speziellen betrieblichen Verhältnissen wie z.B. Schichtarbeit überschritten werden. Spezielle betriebliche Verhältnisse sind in der Regel durch ein Mobilitätskonzept zu begründen und zu sichern.</p> <p>⁵ Die zuständige Behörde kann aufgrund der Kapazität des Strassennetzes, der Lufthygiene sowie des Ortsbildschutzes eine weitergehende Reduktion der Minimal- wie auch der Maximalwerte anordnen.</p>						

Art.-Nr. Abstellplätze für Motorräder

¹ Für Motorräder und Roller sind ausreichend Motorradabstellplätze bereitzustellen. Die Anzahl darf einen Zehntel der für Personenwagen minimal erforderlichen Parkfelder nicht unterschreiten.

Art.-Nr. Anordnung und Abmessung

¹ Anordnung und Abmessung der Parkfelder sowie der Motorradabstellplätze richten sich in der Regel nach der VSS-Norm 40 291 vom 31.12.2021.

4.6 Praxisbeispiel

Das Praxisbeispiel liegt im Gemeindetyp 2 und ist dem Gebietstyp C zugeordnet.

Tab. 3: Praxisbeispiel
Grenzbedarf

Nutzung	Fläche mGF	Parkfeld pro Fläche		Grenzbedarf	
		Bewohnende/ Beschäftigte	Besuchende/ Kundschaft	Bewohnende/ Beschäftigte	Besuchende/ Kundschaft
Dienstleistung kundenintensiv	5'000 m ²	80 m ² mGF	100 m ² mGF	62.5	50.0
Dienstleistung übrige	2'000 m ²	80 m ² mGF	300 m ² mGF	25.0	6.7
Verkauf kundenintensiv	1'000 m ²	150 m ² mGF	30 m ² mGF	6.7	33.3
3 Wohnungen à 100 m ²	300 m ²	100 m ² mGF	+ 10% Be- wohner-P	3.0	0.3
3 Wohnungen à 150 m ²	450 m ²	100 m ² mGF	+ 10% Be- wohner-P	4.5	0.5
1 Wohnung à 250 m ²	250 m ²	100 m ² mGF	+ 10% Be- wohner-P	2.5	0.3
Total Parkfelder für Personenwagen				104	91
Total Abstellplätze für Motorräder / Roller				10	9

Berechnung Parkfelderange-
bot

Der Grenzbedarf wird mit den Reduktionsfaktoren multipliziert, um das zulässige Parkfelderangebot (Anzahl minimal erforderliche/maximal zulässige Parkfelder) zu bestimmen. Für die Nutzung «Dienstleistung kundenintensiv» bspw. sind somit 28 bis 63 Parkfelder für Beschäftigte (28.1 / 62.5) und 25 bis 50 Parkfelder für Kundschaft (25.0 / 50.0) zulässig.

Tab. 4: Praxisbeispiel
Parkfelderangebot

Nutzung	Min. (%)	Max. (%)	Min. erforderliche Parkfelder		Max. zulässige Parkfelder	
			Bewohnende/ Beschäftigte	Besuchende/ Kundschaft	Bewohnende/ Beschäftigte	Besuchende/ Kundschaft
Dienstleistung kundenintensiv	45 50	100 100	28.1	25.0	62.5	50.0
Dienstleistung übrige	45 50	100 100	11.3	3.4	25.0	6.7
Verkauf kundenintensiv	45 50	100 100	3.0	16.7	6.7	33.3
3 Wohnungen à 100 m ²	70 50	100 100	2.1	0.2	3.0	0.3
3 Wohnungen à 150 m ²	70 50	100 100	3.2	0.3	4.5	0.5
1 Wohnung à 250 m ²	70 50	100 100	1.8	0.1	2.5	0.3
Total Parkfelder für Personenwagen			50	46	104	91
Total Abstellplätze für Motorräder / Roller			5	5	-	-

5 Rollstuhlgerechte Parkfelder für Personenwagen

5.1 Grundlagen / Theorie

Grundlagen / Theorie

Die Gleichberechtigung behinderter Menschen erfordert in allen Lebensbereichen ein lückenloses Netz behindertengerechter Bauten und Anlagen. Von einer hindernisfreien Bauweise profitieren aber auch andere Personengruppen wie zum Beispiel Eltern mit Kinderwagen, Betagte, das Gewerbe beim Güter- und Dienstleistungsaustausch usw.¹⁵

Für viele auf den Rollstuhl angewiesene und gehbehinderte Personen ist das Auto ein unerlässliches Hilfsmittel für den Alltag.

Bei Bauten und Anlagen müssen die Bedürfnisse und Rechte behinderter Menschen seit dem Jahr 2004 nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) zwingend beachtet werden. Seit 2011 ist die neue Norm SIA 500 Hindernisfreie Bauten¹⁶ in der 2. Auflage mit Korrigenda gültig. Der Inhalt des nachstehenden Artikelvorschlags richtet sich nach dieser Norm. Bei den zu beurteilenden Bauten wird unterschieden zwischen drei Kategorien von Bauten:

- *Öffentlich zugängliche Bauten:*
 - Bauten, die allgemein zugänglich sind und einem nicht näher bestimmten Publikum offenstehen (z.B. Restaurants, Hotels, Banken etc.);
 - Bauten, die einem bestimmten Personenkreis zur Verfügung stehen (z.B. Schulen, Kirchen, Clubanlagen);
 - Bauten, in denen Dienstleistungen persönlicher Natur erbracht werden und die von einem nicht näher bestimmten Publikum in Anspruch genommen werden können (z.B. Arztpraxen, Anwaltskanzleien);
 - Besuchsbereiche in Bauten mit Arbeitsplätzen.
- *Bauten mit Wohnungen:* zu dieser Kategorie gehören zur Wohnnutzung bestimmte Bauten.
- *Bauten mit Arbeitsplätzen:* dazu gehören Bauten, in denen Arbeiten oder Dienstleistungen erbracht werden, wie z.B. Büro-, Gewerbe- und Industriebauten sowie die Arbeitsplatzbereiche in öffentlich zugänglichen Bauten.

¹⁵ www.hindernisfrei-bauen.ch. Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen

¹⁶ SIA-Norm 500. Hindernisfreie Bauten, 2. Auflage mit Korrigenda. Juni 2011

5.2 Vorlage für Artikelinhalt

Vorlage für Artikelinhalt

Art.-Nr. Rollstuhlgerichte Parkfelder für Personenwagen

- ¹ Die Erstellung der Parkfelder für Personenwagen hat die geltende Norm SIA 500 «Hindernisfreie Bauten» zu berücksichtigen.
- ² Bei öffentlich zugänglichen Bauten ist mindestens eines der dem Publikum zur Verfügung stehenden Parkfelder in Eingangsnähe als rollstuhlgerichtetes Parkfeld auszubauen, zu reservieren und entsprechend zu signalisieren. Bei Parkierungsanlagen mit mehr als 50 Parkfeldern ist pro 50 Parkfelder ein rollstuhlgerichtetes Parkfeld vorzusehen.
- ³ Bei Bauten mit Wohnungen muss für die Bewohnenden pro 25 Wohnungen mindestens ein rollstuhlgerichtetes Parkfeld bereitgestellt werden, im Minimum eines. Zudem ist von den für Besuchende zu erstellenden Parkfeldern pro Parkierungsanlage mindestens ein Parkfeld rollstuhlgerichtet auszugestalten.
- ⁴ Bei Bauten mit Arbeitsplätzen muss der Nachweis erbracht werden, dass bei Bedarf die Bereitstellung mindestens eines rollstuhlgerichteten Parkfeldes möglich ist.

Die Regelung soll bei den Artikeln zur Parkplatzerstellungspflicht (vgl. Kapitel 4) platziert werden.

Alternativ kann bei den Artikeln zur Parkplatzerstellungspflicht (vgl. Kapitel 4) auch lediglich auf die Pflicht zur Anwendung der Norm SIA 500 «Hindernisfreie Bauten» verwiesen werden.

Die entsprechende Sicherung der Einhaltung dieser Vorgaben erfolgt im Baubewilligungsverfahren durch die Gemeinden.

5.3 Praxisbeispiel

Praxisbeispiel Rollstuhlgerichte Parkfelder für Personenwagen

Um die Anzahl minimal zu erstellender rollstuhlgerichteter Parkfelder für Personenwagen der Nutzungen Dienstleistungen und Verkauf zu berechnen ist die gültige Norm SIA 500 zu berücksichtigen, da die Parkierungsanlage im Praxisbeispiel mehr als 50 Parkfelder (vgl. Tab. 4) umfasst. Für öffentlich zugängliche Bauten mit weniger als 50 Parkfeldern hat im Minimum eines der dem Publikum zur Verfügung stehenden Parkfelder den rollstuhlgerichteten Anforderungen gemäss Norm zu entsprechen.

Für die Wohnnutzung mit 7 Wohneinheiten sind im Minimum 2 rollstuhlgerichtete Parkfelder für Personenwagen bei den Wohnbauten bereitzustellen: 1 rollstuhlgerichtetes Parkfeld pro 25 Wohnungen, im Minimum eines, sowie zusätzlich pro Parkplatzstandort für Besuchende mindestens 1 rollstuhlgerichtetes Parkfeld.

6 Ausgestaltung der Parkfelder

6.1 Grundlagen / Theorie

6.1.1 Versickerungsfähige Flächen

Grundlagen / Theorie

Ein versiegelter Boden übt keine Pufferfunktion mehr aus, Niederschläge werden auf versiegelten Flächen direkt kanalisiert und sehr schnell abgeführt, was zu Überschwemmungen führen kann. Durch die Minimierung von versiegelten Flächen wird ein Beitrag zur Versickerung des Oberflächenwassers geleistet.

Für die Ausgestaltung der Parkfelder werden idealerweise je nach Möglichkeit Schotterrasen, Rasengitter- und Rasenverbundsteine oder Rasengitterroste aus Kunststoff oder Metall eingesetzt (vgl. Tab. 5). Es gilt zu beachten, dass durchlässige Beläge ungeeignet sind, wenn das Grundwasser durch Öl oder Benzin gefährdet würde oder der Platz im Winter schwarz geräumt werden muss.

Tab. 5: Anwendungsbereiche von versickerungsfähigen Materialien für befahrbare Grünflächen

	Eignung	Winterdienst	Anwendungsbeispiele
Schotterrasen	Für alle Flächen mit geringer Beanspruchung und kleiner Achslast.	Ohne Schwarzeräumung mit besonderer Sorgfalt möglich.	<ul style="list-style-type: none"> – Abstellflächen – Parkfläche für Personenwagen, die nicht Tag und Nacht belegt sind – Erweitertes Parkplatzangebot für saisonbedingte Benutzung – Campingplätze
Rasengittersteine	Für jede Art von Parkflächen, die nicht Tag und Nacht belegt sind.	Ohne Schwarzeräumung möglich.	<ul style="list-style-type: none"> – Parkfelder, die nur während der Arbeitszeit belegt sind – Feuerwehr- und Notzufahrten – Abstellflächen – Im Wurzelbereich von Alleebäumen
Rasenverbundsteine	Wie Rasengittersteine.	Ohne Schwarzeräumung möglich.	Wie Rasengittersteine, zusätzlich für Flurwege.
Rasengitterroste aus Kunststoff oder Metall	Je nach Stärke und Aussparungsgrößen wie Rasengittersteine.		

Abb. 2: Beispiel Parkfelder
mit Rasengittersteinen,
PLANAR AG für
Raumentwicklung



6.1.2 Begrünung

Die Umweltqualität und das Mikroklima können positiv beeinflusst werden, wenn der Straßenraum mit Grünflächen ausgestattet ist. Eine gute Durchgrünung hilft grundsätzlich dabei, die Hitze im Siedlungsgebiet zu reduzieren sowie einen wichtigen Beitrag zur ökologischen Vernetzung und dem Erhalt der Biodiversität zu leisten. Die Grünflächen binden Staub, verbessern die Luftqualität, mildern den Lärm und verringern das Aufheizen von Flächen. Dies ist insbesondere in städtischen Gebieten von grosser Bedeutung.

Die Begrünung von oberirdischen Parkfeldern mit hochstämmigen Laubbäumen trägt positiv sowohl zur visuellen Wahrnehmung als auch zur Beschattung der Parkfelder bei.

Abb. 3: Beispiel Parkplatz
mit hochstämmigen
Laubbäumen, PLANAR AG
für Raumentwicklung



6.2 Vorlage für Artikelinhalt

Vorlage für Artikelinhalt

Ausgestaltung der Parkfelder für Personenwagen

¹ Oberirdische Parkfelder sind mit einem wasserdurchlässigen Belag zu versehen. Abweichungen davon sind zu begründen.

² Oberirdische Parkplätze sind in der Regel mit hochstämmigen Laubbäumen zu begrünen.

Die Artikel zur Ausgestaltung der Parkfelder für Personenwagen soll bei den Artikeln zur Regelung der Parkplatzerstellungspflicht (vgl. Kapitel 4) platziert werden.

Ein Verzicht auf eine entsprechende Regelung in der Bau- und Nutzungsordnung ist denkbar, wenn deren Einhaltung über andere kommunale oder kantonale Grundlagen sichergestellt ist.

7 Mobilitätskonzepte

7.1 Grundlagen / Theorie

7.1.1 Grundprinzip

Freiwilliges Unterschreiten

Es soll generell und in allen Gemeindetypen vorgesehen werden, dass interessierte Bauherrschaften freiwillig unter definierten Bedingungen eine Unterschreitung der Pflichtparkfelderanzahl realisieren können. Die dabei zu befolgenden Regelungen werden in den Vorschriften der Nutzungsplanung (Regelbauweise) bzw. in den Sondernutzungsvorschriften verankert.

7.1.2 Autoarme Nutzungen

Angebot für alle autoarmen /
autofreien Nutzungen

Autoarme oder -freie Nutzungen können von der Nachweispflicht für Autoabstellplätze ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Bedarf an Abstellplätzen über ein Mobilitätskonzept (mit entsprechenden Massnahmen) nachgewiesen und durch periodische, der Bewilligungsbehörde vorzuweisende Wirkungskontrollen dauerhaft sichergestellt wird. Der Minimalbedarf an Parkfeldern für Besuchende bzw. Kunden ist i.d.R. von dieser Reduktionsmöglichkeit ausgeschlossen.

Angebot für autoarmes / auto-
freies Wohnen

Die Regelung für autoarme/autofreie Nutzungen kann auf die Nutzung Wohnen beschränkt werden.

Umgang mit definierten Räu-
men

Die Regelung für autoarme/autofreie Nutzungen soll in allen Gebieten der Gemeinde zugelassen werden. In Abhängigkeit der Lage eines Projekts (z.B. ÖV-Erschliessungsgüteklasse, Reduktionsgebiete) können an das Mobilitätskonzept erhöhte Anforderungen gestellt werden.

Umgang mit «Vorhalteflä-
chen»

Auf eine Vorgabe, die fehlende Anzahl Parkfelder als Rückfallebene planerisch nachweisen zu müssen, soll verzichtet werden. Sie kann eingefordert werden, falls die Unterschreitung unter einem gewissen Schwellenwert liegt.

Rückfallebene und Ersatzab-
gabe

Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben und Zielen des Mobilitätskonzepts, die minimal erforderlichen Abstellplätze real nachzuweisen oder durch eine entsprechende Ersatzabgabe abzugelten. Solange das Mobilitätskonzept ordnungsgemäss funktioniert, wird keine Ersatzabgabe erhoben.

Sicherung im Grundbuch

Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

7.1.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Ziele

Mit betrieblichem Mobilitätsmanagement sollen insbesondere die werktäglichen MIV-Spitzen gedämpft und damit eine Reduktion der Kapazitätsengpässe im MIV-Netz erreicht werden.

In Ausnahmefällen kann mit einem betrieblichen Mobilitätskonzept auch eine erhöhte Parkfelderanzahl begründet werden.

Vorgaben bei Neuansiedlungen

Bei Neuansiedlungen von publikumsintensiven Einrichtungen im Umfang ab 30 Parkfelder für Personenwagen oder von Arbeitsplätzen im Umfang ab 50 Mitarbeitenden ist mit dem Baugesuch ein Mobilitätskonzept gemäss nachfolgenden Anforderungen einzureichen. Im Mobilitätskonzept ist aufzuzeigen, wie der Anteil des motorisierten Individualverkehrs tief gehalten und das Angebot an Parkfeldern für Personenwagen so weit wie möglich in Richtung der festgelegten Minimalwerte reduziert werden kann. Es enthält die zur Einhaltung der Ziele notwendigen Massnahmen, wie zum Beispiel eine monetäre Parkplatzbewirtschaftung mittels Gebühren usw. Das Mobilitätskonzept macht jeweils auch Angaben zum Monitoring und Controlling.

7.1.4 Verpflichtung zur Umsetzung eines Mobilitätskonzepts

Einforderung eines Mobilitätskonzepts

Der Gemeinderat kann in begründeten Fällen Bauherrschaften von Arealen in Entwicklungsgebieten oder einzelnen Projekten, bei denen im Minimum 50 Parkfelder oder 50 Wohneinheiten geplant sind oder sofern sie in verkehrlich sensiblen Gebieten liegen, zur Umsetzung eines Mobilitätskonzepts zu verpflichten.

7.1.5 Förderprogramme für die Erstellung von Mobilitätskonzepten

Im Kanton St. Gallen wird die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für Betriebe ab 20 Vollzeitäquivalenten über die Energieagentur St.Gallen finanziell gefördert. Im Kanton Zürich besteht mit dem kostenlosen Beratungsangebot «Impuls Mobilität» ein Förderprogramm für Mobilitätskonzepte von Privaten, Unternehmen und der öffentlichen Hand. Im Kanton Schwyz besteht kein kantonsweites Förderprogramm für die Erstellung von Mobilitätskonzepten.

7.2 Vorlage für Artikelinhalt

Art.-Nr. Autoarme/autofreie Nutzungen

- ¹ Das Angebot von Parkfeldern für Bauvorhaben mit der ausdrücklichen Zielsetzung autoarmer oder -freier Nutzung kann – mit Ausnahme eines angemessenen Angebots für Besucherinnen und Besucher – bis zum vollständigen Verzicht reduziert werden.
- ² Bewilligungsvoraussetzungen für autoarme oder -freie Nutzungen sind:
 - a) ein Mobilitätskonzept zur dauerhaften Reduktion des motorisierten Individualverkehrs
 - b) ein periodisches Controlling der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zuhanden der Bewilligungsbehörde
 - c) die rechtliche Sicherstellung des Mobilitätskonzepts durch entsprechende Verträge und Eintragungen im Grundbuch.
- ³ Stellt der Gemeinderat wiederholte Abweichungen von den Vorgaben und Zielen des Mobilitätskonzepts fest, ist die Differenz zwischen den bereits erstellten Parkfeldern und dem minimalen Pflichtparkfelderangebot zu realisieren oder eine entsprechende Ersatzabgabe zu leisten.

Art.-Nr. Betriebliches Mobilitätsmanagement

- ¹ Bei der Neuansiedlung von publikumsintensiven Einrichtungen im Umfang ab 30 Parkfeldern für Personenwagen oder von Arbeitsplätzen im Umfang ab 50 Mitarbeitenden ist mit dem Baugesuch ein Mobilitätskonzept einzureichen.
- ² Das Mobilitätskonzept zeigt auf, wie der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (Mitarbeitende/Besuchende/Kundschaft) tief gehalten und das Angebot an Personenwagenabstellplätzen so weit wie möglich in Richtung der festgelegten Minimalwerte reduziert werden kann. Es enthält die zur Einhaltung der Ziele notwendigen Massnahmen, wie z.B. eine monetäre Parkplatzbewirtschaftung und macht Angaben zum Monitoring und Controlling.

Art.-Nr. Verpflichtung zur Umsetzung eines Mobilitätskonzepts

- ¹ Der Gemeinderat kann für Areale in Entwicklungsgebieten oder für einzelne Projekte die Erstellung eines Mobilitätskonzepts verlangen, wenn mindestens 50 Parkfelder oder 50 Wohneinheiten geplant sind oder wenn sie in verkehrlich sensiblen Gebieten liegen.

8 Ersatzabgabe

8.1 Grundlagen / Theorie

Grundlagen / Theorie

Die Schaffung des minimal erforderlichen Parkfelderangebots ist eine Pflicht, die dem Grundeigentümer auferlegt wird. Ist die Erfüllung dieser Pflicht nicht möglich (z.B. aufgrund des Ortsbildschutzes) oder nicht zumutbar (z.B. aufgrund starker Hanglage), so hat die Grundeigentümerschaft eine Abgabe an die Gemeinde zu entrichten. Die Abgabe ist einem Fonds zuzuweisen und zur Schaffung von Parkraum in nützlicher Entfernung der belasteten Grundstücke zu verwenden oder zu einem diesen Grundstücken dienenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Diese Praxis folgt der gesetzlichen Grundlage im Kanton Zürich¹⁷. In den Kantonen St.Gallen¹⁸ und Schwyz¹⁹ ist die Verwendung der entsprechenden Gelder nicht an die betroffenen Grundstücke gekoppelt.

Ist die Erstellung des minimalen Parkfelderangebots aufgrund eines Mobilitätskonzepts nicht notwendig, wird keine Ersatzabgabe fällig. Die Grundeigentümerschaft ist jedoch verpflichtet, bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben und Zielen des Mobilitätskonzepts, die minimal erforderlichen Abstellplätze real nachzuweisen oder durch eine entsprechende Ersatzabgabe abzugelten (vgl. Kapitel 7).

Der Betrag der Ersatzabgabe orientiert sich an den Kosten zur Schaffung privater Parkfelder unter den jeweils gegebenen örtlichen Bedingungen (Kostendeckungsprinzip) und danach, ob diese offen oder gedeckt angelegt werden müssten. Daher wird empfohlen, die Ersatzabgabe nach der Gebietszugehörigkeit des Grundstücks gemäss Gebietstypen (vgl. Kapitel 4) abzustufen.

Die Schaffung eines regionalen Fonds ist nicht möglich, da die kantonalen Gesetzgebungen von Schwyz, St.Gallen und Zürich unterschiedliche Rahmenbedingungen zur Verwendung dieser Beträge stellen. Der nachstehende Vorschlag für den Artikelinhalt ist deshalb entsprechend der Kantonszugehörigkeit der jeweiligen Gemeinde anzupassen.

Tab. 6: Gesetzlich vorgeschriebene Mittelverwendung der Ersatzabgaben in den drei Kantonen der Agglo Obersee

	Schwyz	St.Gallen	Zürich
Schaffung von öffentlichen Parkfeldern oder Gemeinschaftsanlagen	ja	ja	ja
Angebot des öffentlichen Verkehrs	nein	ja	ja
Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung im Fuss- und Veloverkehr	nein	ja	nein

¹⁷ Kanton Zürich. Planungs- und Baugesetz (PBG) vom 7. September 1975.

¹⁸ Kanton St.Gallen. Planungs- und Baugesetz (PBG) vom 5. Juli 2016.

¹⁹ Kanton Schwyz. Planungs- und Baugesetz vom 14. Mai 1987.

8.2 Vorlage für Artikelinhalt

Vorlage für Artikelinhalt

Art.-Nr. Ersatzabgabe

¹ Kann die Pflicht zur Erstellung von Parkfeldern nicht eingehalten werden, ist eine entsprechende Ersatzabgabe zu leisten. Ist die Erstellung der Parkfelder nicht notwendig, so ist keine Ersatzabgabe geschuldet.

² Die Höhe der Ersatzabgabe ist nach den durchschnittlichen Kosten privater Parkfelder und unter Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse festzulegen.

Je nach Parkfeldtyp gelten folgende Ansätze:

Gebietstypen A-B:

- | | |
|---|---------------------|
| a) Besuchende/Kunden offene Parkfelder | CHF 7'500 – 12'500 |
| b) Bewohnende/Beschäftigte in Einstellhalle | CHF 20'000 – 30'000 |

Gebietstypen C-D:

- | | |
|---|---------------------|
| c) Besuchende/Kunden offene Parkfelder | CHF 5'000 – 10'000 |
| d) Bewohnende/Beschäftigte in Einstellhalle | CHF 10'000 – 20'000 |

³ Die Ersatzabgabe ist wie folgt zweckgebunden für die Erschliessung dieser Grundstücke zu verwenden:

- Schaffung von öffentlichen Parkfeldern oder Gemeinschaftsanlagen.
- Angebot des öffentlichen Verkehrs.
- Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung im Fuss- und Veloverkehr.

⁴ Die Leistung der Ersatzabgabe ergibt keinen Anspruch auf ein von der Gemeinde zur Verfügung gestelltes Parkfelderangebot.

8.3 Praxisbeispiel

Kann der Bauherr aus einem der oben genannten Gründe nur 88 anstelle der 98 minimal erforderlichen Parkfelder realisieren, so hat er an die betroffene Gemeinde eine Ersatzabgabe in der Höhe von mindestens 10 x CHF 5'000.- oder 10 x CHF 10'000, zu leisten, je nachdem ob der Abstellplatz für Besuchende/Kundschaft (offen) oder Bewohnende/Beschäftigte (in Einstellhalle) zu realisieren wäre. Total beläuft sich die Ersatzabgabe für diesen Fall auf zwischen CHF 50'000.- und CHF 100'000.

9 Abstellplätze für leichte Zweiräder

9.1 Grundlagen / Theorie

VSS-Norm 40 065 als Basis	Der Anteil des leichten Zweiradverkehrs (Velo- und Mofa) am Gesamtverkehr ist davon abhängig, wie günstig die Verhältnisse für das Benützen des Zweirades sind. Die VSS-Norm 40 065 «Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkieranlagen» in ihrer Fassung vom 31.3.2019 hat sich aus fachlicher Sicht als Basis für die Bedarfsherleitung etabliert. Weitere Planungshilfsmittel (ASTRA Velohandbuch, kantonale Gesetzgebungen und Wegleitungen) stützen sich darauf ab oder verwenden weitgehend identische Kennwerte.
Begrifflichkeit	In der Folge wird für die zu regelnden Velo- und Mofa-Abstellplätze vereinfachend der Begriff «Veloabstellplätze» (VAP) verwendet.
Bezugsgrösse Nicht-Wohnnutzungen	Seitens VSS-Norm werden die Richtwerte für den Standardbedarf bei Nicht-Wohnnutzungen prioritär auf Basis der Anzahl Arbeitsplätze vorgeschlagen. Da diese Kennzahl zum Zeitpunkt der Baueingabe oft nicht bekannt ist, wird empfohlen, die Richtwerte weitestmöglich auf Basis der Flächenkennzahl «Geschossfläche» festzusetzen.
Kurzzeit- und Langzeitabstellplätze	<p>Veloabstellplätze können in Kurzzeit- oder Langzeitabstellplätze unterschieden werden. Kurzzeitabstellplätze dienen dem Abstellen für eine Zeitdauer von wenigen Minuten bis zu rund zwei Stunden. Sie werden insbesondere durch Besuchende von Wohnnutzungen oder durch die Kundschaft von Nicht-Wohnnutzungen genutzt.</p> <p>Langzeitabstellplätze dienen dem Abstellen für eine Zeitdauer von mehr als zwei Stunden, auch über Nacht und an Wochenenden. Sie werden insbesondere von Bewohnenden, Beschäftigten und Auszubildenden genutzt.</p>
Regelungsbereich	Die Gemeinden regeln die häufigsten Nutzungen (Wohnen, Dienstleistungen, Gewerbe und Industrie, Verkauf, Gastronomie) in ihren Bau- und Nutzungsordnungen. Für weitere Nutzungen wird auf die VSS-Norm verwiesen.
Einflussbereich der Gemeinden	<p>Die Erstellung der Abstellplatzanzahl kann durch die Gemeinde i.d.R. nur im Bewilligungsprozess derselben (Baubewilligung, ggf. Sondernutzungsplanung) beeinflusst werden. Hier sind konkrete Vorgaben festzusetzen. In den kommunalen Vorgaben soll auf Formulierungen wie «ausreichendes Angebot» oder «genügendes Angebot» ohne weitere Spezifizierungen verzichtet werden.</p> <p>Bei der Bestimmung des Standardbedarfs sind auch die verkehrspolitischen Ziele respektive die angestrebten Verhältnisse für das Zweiradfahren in der Gemeinde zu berücksichtigen.</p>
Verzicht auf Unterscheidung der Standardwerte in Abhängigkeit des Gemeindetyps	Eine Unterscheidung der Standardwerte in Abhängigkeit des Gemeindetyps wird nicht vorgeschlagen, da auch in Gemeinden mit topographisch für den Veloverkehr anspruchsvollen Voraussetzungen Räume bestehen, die eine Bedarfsherleitung ohne Anpassung rechtfertigen. Die Anpassungen an die örtlichen Verhältnisse sollen projektspezifisch vorgenommen und begründet werden.

9.2 Grundprinzipien

9.2.1 Bedarfsermittlung - Standardwert

Unterschiedliche Methoden zur Bedarfsermittlung für Neubauten und bestehende Bauten

Die VSS-Norm ermöglicht eine Bedarfsermittlung sowohl aufgrund von Richtwerten (Standardbedarf) als auch aufgrund einer Erhebung der aktuellen Nachfrage.

Bei neuen Bauten und Anlagen sowie bei Umnutzungen und Umbauten bestehender Gebäude und Anlagen wird in der Regel basierend auf Richtwerten der Standardbedarf ermittelt. Dieser muss anschliessend überprüft und in begründeten Fällen an die örtlichen Verhältnisse angepasst werden.

Bei bestehenden Bauten und Anlagen wird der Bedarf mit einer Zählung der parkierten Velos und Mofas ermittelt. Da sich die Nachfrage bei einer Verbesserung des Abstellplatzangebots jeweils erhöht, ist die ermittelte Nachfrage in der Regel nach oben zu korrigieren.

9.2.2 Anpassung an die örtlichen Verhältnisse – Minimalbedarf

Anpassung an die örtlichen Verhältnisse

Der Standardbedarf kann z.B. aufgrund ungünstiger Topographie, ungünstiger Lage oder aus Gründen des Ortsbildschutzes um maximal 50% reduziert werden.

Bei sehr guten Voraussetzungen für die Velonutzung und bei überdurchschnittlicher zu erwartender Velonutzung soll projektspezifisch eine Erhöhung des Standardbedarfs erfolgen.

Minimalbedarf

Der ggf. an die örtlichen Verhältnisse angepasste Standardbedarf gilt als Minimalbedarf.

9.2.3 Etappierbarkeit

Etappierbarkeit

Die Möglichkeit einer etappierten Erstellung der minimal geforderten Anzahl Veloabstellplätze ist nicht vorgesehen. In gut begründeten Ausnahmefällen kann die Baubehörde auf Antrag der Bauherrschaft bei grösseren Projekten (ab 50 VAP) eine etappierte Erstellung bewilligen. Mindestens zwei Drittel des Minimalbedarfs sind dabei direkt zu erstellen. Für das dritte Drittel der VAP ist in den Plänen planerisch nachzuweisen, wo diese VAP bei Bedarf erstellt werden können.

9.3 Standardbedarf

9.3.1 Wohnnutzung

Bezugsgrösse Wohnnutzung

Der Richtwert für den Standardbedarf bei Wohnnutzungen wird auf Basis der Anzahl Zimmer festgesetzt. Halbe Zimmer – z.B. bei 2.5-Zimmer-Wohnungen – werden bei der Herleitung nicht mitgezählt.

Richtwerte

Die Richtwerte werden wie folgt festgesetzt:

Tab. 7: Richtwerte Veloabstellplätze (VAP) Wohnnutzung

Nutzung	Anzahl VAP Bewohnende	Anzahl VAP Besuchende
Wohnen	1 VAP pro Zimmer	In Richtwert Bewohnende inbegriffen

9.3.2 Nicht-Wohnnutzung

Bezugsgrösse Nicht-Wohnnutzung

Der Richtwert für den Standardbedarf bei Nicht-Wohnnutzungen wird in der Regel auf Basis der Flächenkennzahl «Geschossfläche» festgelegt. In begründeten Fällen kann der Nachweis auch auf Basis der Bezugsgrösse «Anzahl Arbeitsplätze» gemäss der VSS-Norm erfolgen.

Richtwerte

Die Richtwerte werden wie folgt festgesetzt:

Tab. 8: Richtwerte Veloabstellplätze (VAP) Nicht-Wohnnutzung (VF = Verkaufsfläche)

Nutzung	Anzahl VAP Beschäftigte	Anzahl VAP Kundschaft
Dienstleistung, kundenintensiv	1 VAP/100 m ² GF	1.5 VAP/100 m ² GF
übrige	1 VAP/100 m ² GF	0.25 VAP/100 m ² GF
Gewerbe und Industrie	0.4 VAP/100 m ² GF	0.1 VAP/100 m ² GF
Verkauf kundenintensiv	1 VAP/100 m ² GF	2-3 VAP/100m ² VF
übrige	1 VAP/100 m ² GF	0.5-1 VAP/100m ² VF
Gastronomie	2 VAP/10 Arbeitsplätze	2 VAP/10 Sitzplätze

9.4 Spezialthemen

9.4.1 Kurzzeit- und Langzeitabstellplätze

Kurzzeit- und Langzeitabstellplätze

Für die Aufteilung der Kurzzeit- und Langzeitabstellplätze ist von folgenden Richtwerten auszugehen:

Richtwerte

Die Richtwerte werden wie folgt festgesetzt:

Tab. 9: Richtwerte Veloabstellplätze (VAP)

Nutzung	Anteil Kurzzeit-VAP	Anteil Langzeit-VAP
Wohnen	30%	70%
Dienstleistung Personal	30%	70%
Kundschaft	100%	-
Gewerbe und Industrie Personal	10%	90%

Nutzung	Anteil Kurzzeit-VAP	Anteil Langzeit-VAP
Kundschaft	100%	-
Verkauf		
Personal	-	100%
Kundschaft	100%	-
Gastronomie		
Personal	-	100%
Kundschaft	100%	-

9.4.2 Anordnung und Ausrüstung

Anordnung und Ausrüstung

Die Abstellplätze für leichte Zweiräder sind in Eingangsnähe zu platzieren. Sie sind gedeckt auszugestalten. Der Velorahmen muss an die Anlage anschliessbar sein.

In begründeten Fällen kann für Kurzzeitabstellplätze auch eine ungedeckte Ausgestaltung bewilligt werden.

Die Abstellplätze für leichte Zweiräder sind ebenerdig oder über eine Rampe fahrend erreichbar zu realisieren. Langzeitabstellplätze können auch unterirdisch realisiert werden.

Anordnung und Abmessung richten sich in der Regel nach der VSS-Norm 40 066 vom 31.3.2019.

Abb. 4: Beispiel
Abstellplätze für leichte
Zweiräder, PLANAR AG für
Raumentwicklung



9.4.3 Spezialvelos und Anhänger

Spezialvelos und Anhänger

Rund zwanzig Prozent der zu erstellenden Veloabstellplätze sind für Spezialvelos (z.B. Lastenvelos, Tandems, Trailer, Trottis) und Veloanhänger nutzbar auszugestalten.

9.4.4 Kinderwagen

Kinderwagen

Es wird empfohlen, den Bedarf für Räumlichkeiten für Kinderwagen unabhängig vom Bedarf für leichte Zweiräder festzulegen.

9.5 Vorlage für Artikelinhalt

Vorlage für den Artikelinhalt

Art.-Nr. Abstellplätze für leichte Zweiräder		
¹ Für leichte Zweiräder ist mindestens die folgende Anzahl Veloabstellplätze (VAP) zu erstellen:		
	Bewohnende/Beschäftigte	Besuchende/Kunden
Wohnen	1 VAP pro Zimmer	In Richtwert Bewohnende inbegriffen
Dienstleistung		
<i>kundenintensiv</i>	1 VAP/100 m ² GF	1.5 VAP/100 m ² GF
<i>übrige</i>	1 VAP/100 m ² GF	0.25 VAP/100 m ² GF
Verkaufsgeschäfte		
<i>kundenintensiv</i>	1 VAP/100 m ² GF	2-3 VAP/100 m ² VF
<i>übrige</i>	1 VAP/100 m ² GF	0.5-1 VAP/100 m ² VF
Gewerbe und Industrie	0.4 VAP/100 m ² GF	0.1 VAP/100 m ² GF
Gastronomie	2 VAP/10 Arbeitsplätze	2 VAP/10 Sitzplätze
Weitere Nutzungen	VSS-Norm 40 065	
² In begründeten Fällen kann die Baubehörde eine Erhöhung der Minimalwerte verlangen.		
³ Die Veloabstellplätze sind in Eingangsnähe zu platzieren. Sie sind gedeckt auszugestalten. Der Velorahmen muss an die Anlage anschliessbar sein. In gut begründeten Fällen kann für Kurzzeitabstellplätze auch eine ungedeckte Ausgestaltung bewilligt werden.		
⁴ Die Veloabstellplätze sind ebenerdig oder über eine Rampe fahrend erreichbar zu realisieren. Langzeitveloabstellplätze können auch unterirdisch realisiert werden.		
⁵ Anordnung und Abmessung richten sich in der Regel nach der VSS-Norm 40 066 vom 31.3.2019. Mindestens 10% der Veloabstellplätze sind auf den Flächenbedarf von Spezialvelos zu dimensionieren.		
⁶ In Ausnahmefällen kann die Baubehörde auf Antrag der Bauherrschaft bei grösseren Projekten (ab 50 VAP) eine etappierte Erstellung bewilligen. Mindestens zwei Drittel des Minimalbedarfs sind direkt zu erstellen. Für das dritte Drittel der VAP ist in den Plänen planerisch nachzuweisen, wo diese VAP bei Bedarf erstellt werden können.		

9.6 Praxisbeispiel

Tab. 10: Praxisbeispiel Bedarf Abstellplätze für leichte Zweiräder

Nutzung	Minimal erforderliche Abstellplätze für leichte Zweiräder	
	Bewohner / Beschäftigte	Besucher / Kunden
Dienstleistung kundenintensiv	50	75
Dienstleistung übrige	20	5
Verkauf kundenintensiv	10	20-30
3x 3-Zimmer-Wohnungen	9	-
3x 4-Zimmer-Wohnungen	12	-
1x 1-Zimmer-Wohnung	1	-
Total	102	100-110

10 Elektromobilität

10.1 Grundlagen / Theorie

Regelungsmöglichkeit auf kommunaler Ebene

In den Kantonen bestehen aufgrund der kantonalen Gesetzgebung unterschiedliche Voraussetzungen, die den Gemeinden das Einfordern von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge in den Bau- und Zonenordnungen bzw. Baureglementen ermöglichen oder versagen.

Kanton Zürich: nicht möglich

Im Kanton Zürich ist aufgrund des PBG eine Regelung in den kommunalen Bau- und Zonenordnungen aktuell nicht zulässig. Eine Vernehmlassung zur Neuregelung dieses Sachverhalts (15.9.2022) wurde unlängst abgeschlossen.

Kanton St.Gallen: nicht möglich

Im Kanton St.Gallen wurde die Schaffung einer diesbezüglichen gesetzlichen Grundlage im Planungs- und Baugesetz unlängst verworfen. Die Gemeinden können deshalb in ihren Baureglementen keine entsprechenden Regelungen vorsehen.

Kanton Schwyz: möglich

Im Kanton Schwyz sind die Gemeinden frei, Sachverhalte zu regeln, sofern sie im Planungs- und Baugesetz nicht ausgeschlossen werden. Die Gemeinden können deshalb in ihren Baureglementen entsprechenden Regelungen vorsehen.

Merkblatt SIA 2060 als Grundlage

Das SIA-Merkblatt 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden»²⁰ enthält Empfehlungen zu den Voraussetzungen und Bedürfnissen zur Ladeinfrastruktur in Gebäuden. Angelehnt daran werden nachstehende Regelungen zur Umsetzung vorgeschlagen. Diese sollen durch die Gemeinden in die kommunale Bauvorschriften aufgenommen werden, wenn seitens des Kantons die Voraussetzungen dazu gegeben sind.

10.1.1 Förderprogramme für Elektromobilität

Der Kanton St.Gallen bietet über die Energieagentur St.Gallen ein Förderprogramm für die Nachrüstung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in bestehenden Einstellhallen. Der Kanton Zürich unterstützt Private, Unternehmen und die öffentliche Hand über das Förderprogramm «Ladeinfrastruktur» bei der Erstellung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Im Kanton Schwyz besteht kein kantonsweites Förderprogramm für Elektromobilität.

10.2 Ausbaustandard

Ausbaustandard

Bei der Regelung der Voraussetzungen zur Elektromobilität werden die nachstehenden Ausbaustandards unterschieden:

- Ausbaustufe A – (pipe for power)
- Ausbaustufe B – (power to building)
- Ausbaustufe C1 – (power to garage)
- Ausbaustufe C2 – (power to parking)
- Ausbaustufe D – (ready to charge)

Details dazu finden sich im Merkblatt SIA 2060.

²⁰ SIA Merkblatt 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden». Ausgabe Juni 2020

Richtwerte Parkfelder für Personenwagen

Bei der Realisierung von Parkfeldern für Personenwagen gelten die nachstehenden Richtwerte zum Anteil der Parkfelder, die den Ausbaustandard C1 einhalten müssen.

Der Ausbaustandard C1 beschreibt die Situation, in welcher die elektrische Versorgung über ein Flachbandkabel zu den einzelnen Parkfeldern gewährleistet ist.

Tab. 11: Richtwerte Parkfelder für Personenwagen

Nutzung	Minimum	Zielwert
P Bewohnende EFH	-	-
P Bewohnende MFH	60%	100%
P Beschäftigte	60%	100%
P Besuchende/Kundschaft	60%	100%

Richtwerte Zweiräder und Leichtfahrzeuge

Bei der Realisierung von Fahrzeugabstellplätzen für Zweiräder und Leichtfahrzeuge in Wohngebäuden gelten die nachstehenden Richtwerte zum Anteil der Abstellplätze, die die Ausbaustufe C1 einhalten müssen.

Tab. 12: Richtwerte Zweiräder und Leichtfahrzeuge (nur für Wohngebäude)

Nutzung	Minimum	Zielwert
Motorräder/Leichtfahrzeuge	60%	100%
Velo Bewohnende	60%	100%

10.3 Vorlage für Artikelinhalt

Art.-Nr. Elektromobilität (Ausbaustandard)

¹ Elektroinstallationen wie Haupt- bzw. Unterverteilungen, Rohrleitungen, Installationskanäle etc. sind so zu dimensionieren, dass ein nachträglicher Ausbau des minimal zu erstellenden Pflichtangebots an Parkfelder für Personenwagen mit einem Ladepunkt für Elektrofahrzeuge und den dazugehörigen Mess- und Sicherheitsausrüstungen gewährleistet ist.

² Die Parkfelder für Personenwagen haben minimal gemäss den nachfolgenden Richtwerten dem Ausbaustandard C1 gemäss SIA Merkblatt 2060 zu entsprechen:

Nutzung	Minimum Anzahl P gemäss Ausbaustandard C1
P Bewohnende EFH	60%
P Bewohnende MFH	60%
P Beschäftigte	60%
P Besuchende/Kundschaft	60%

³ Die Abstellplätze für Zweiräder und Leichtfahrzeuge haben minimal gemäss den nachfolgenden Richtwerten dem Ausbaustandard C1 gemäss SIA Merkblatt 2060 zu entsprechen:

Nutzung	Minimum Anzahl P gemäss Ausbaustandard C1
Motorräder/Leichtfahrzeuge	60%
Velo Bewohnende	60%

⁴ Die aus der Berechnung resultierenden Anzahl Abstellplätze ist zur nächsten ganzzahligen Zahl aufzurunden.

Die Gemeinden im Kanton Schwyz sind frei, einen Artikel gemäss obenstehender Vorlage in ihr Baureglement zu integrieren. In den Gemeinden der Kantone St.Gallen und Zürich können die Formulierungen als Grundlagen für Empfehlungen an die Bauherrschaften verwendet werden.

11 Parkplatzbewirtschaftung

11.1 Grundlagen / Theorie

Grundlagen / Theorie

Parkplätze werden sowohl von der öffentlichen Hand als auch von Privaten erstellt und betrieben. Genutzt werden sie vom Ersteller selbst oder sie werden Dritten zur Nutzung angeboten. Damit werden auch viele private Parkplätze öffentlich zugänglich. Mit der Bewirtschaftung der Parkplätze kann die Nachfrage gesteuert werden.

Parkplätze können nach Eigentum und/oder Zugänglichkeit unterschieden werden:

Differenzierung nach Eigentum

Eigentum

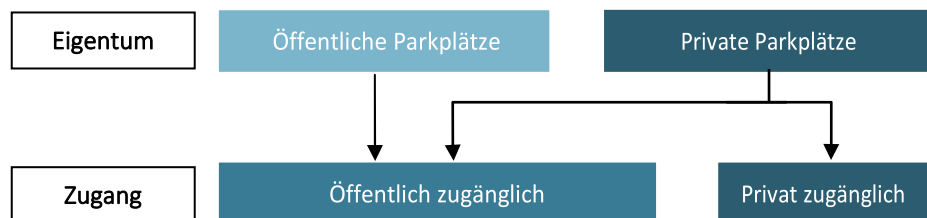
- öffentlich-rechtliches Grundeigentum (Durchsetzung Parkierungsregime durch Polizeiorgane und Behörden)
- privat-rechtliches Grundeigentum (Durchsetzung Parkierungsregime setzt richterliches Verbot voraus)

Differenzierung nach Zugänglichkeit

Zugänglichkeit

- öffentlich zugänglich: Angebot, das allen Benutzergruppen zugänglich ist oder für bestimmte, nicht individuell bezeichnbare Benutzergruppen wie zum Beispiel Besuche/Kunden reserviert ist.
- nicht öffentlich zugänglich: Angebot, das für bestimmte, individuell bezeichnbare Benutzerkategorien wie zum Beispiel Beschäftigte reserviert ist oder ausschliesslich privatem Gebrauch dient (sofern eindeutiges Benutzungsverbot ersichtlich)

Abb. 5: Parkplatzbezeichnung aufgrund von Eigentum und Zugang



Einflussbereich der Gemeinden

Die Bewirtschaftung der sich im Eigentum der Gemeinde befindenden Parkplätze liegt im direkten Einflussbereich der Gemeinden. Sie erfolgt typischerweise gestützt auf ein von der Legislative verabschiedetes Parkierungsreglement. Dieses kann auf einem vorgängig erarbeiteten Parkraumkonzept basieren.

Die Bewirtschaftung der sich im Eigentum von Privaten befindenden Parkplätze kann durch die Gemeinde i.d.R. nur im Bewilligungsprozess derselben (Baubewilligung, ggf. Sondernutzungsplanung) beeinflusst werden. Für eine Umsetzung in der Regelbauweise ist in den Bau- und Nutzungsordnungen eine formelle Rechtsgrundlage zu schaffen. Im Rahmen von Sondernutzungsplanungen können Bewirtschaftungen auch dann vorgesehen werden, wenn keine explizite Rechtsgrundlage vorliegt. Es kann aber auch auf dem Vereinbarungswege eine Lösung zwischen Gemeinde und Eigentümern angestrebt werden.

Die Parkgebühr wird in Abhängigkeit der Faktoren Parkdauer und Gemeindetyp geregelt. Die Parkgebühren in den Zielgemeinden des Gemeindetyps 1 sind höher als die Gebühren

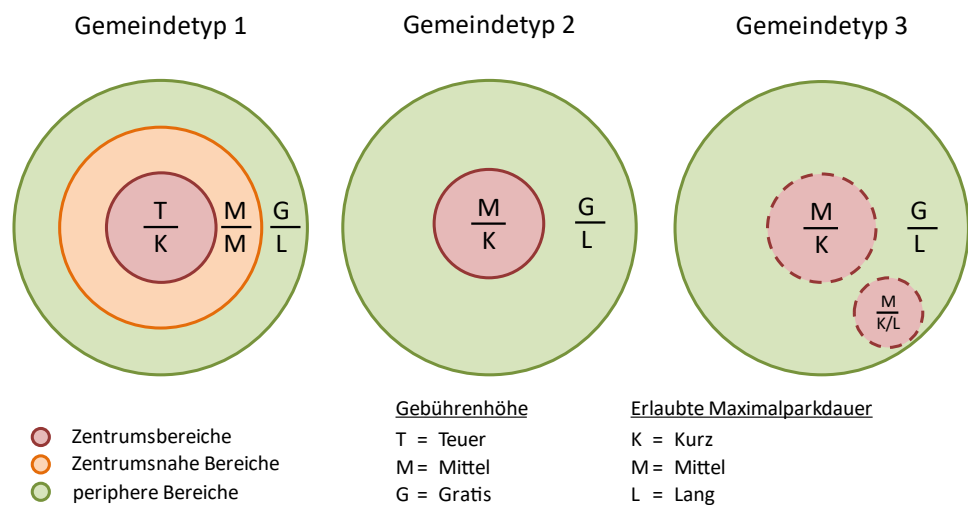
im Gemeindetyp 2 zu wählen, da die Nachfrage nach Parkfeldern in den Gemeinden des Gemeindetyps 1 relativ zum Angebot grösser ist als bei den übrigen Gemeinden. So erfüllt die Parkgebühr die Lenkungsfunktion zur Nutzung des knappen Parkfelderangebots. Die Abstufung der Tarife ist aus betrieblichen Gründen einfach zu halten.

11.2 Grundprinzip der Bewirtschaftung

Grundprinzip

Öffentliche bzw. öffentlich zugängliche Parkplätze einer Gemeinde werden gemäss einem «Zwiebelschalensystem» bewirtschaftet, welches – je nach Gemeindetyp – in der Regel zwei bis drei Bereichstypen unterscheidet.

Abb. 6: Grundprinzipien der Parkraumbewirtschaftung nach Gemeinde- und Bereichstyp



Parkplätze in Zentrumsbereichen

In **Zentrumsbereichen** und – v.a. bei Gemeinden des Gemeindetyp 1 – auch in zentrumsnahen Bereichen wird bei allen öffentlich zugänglichen Parkplätzen eine vergleichsweise hohe Gebühr ab der 1. Minute erhoben. Die Gebühren werden in einem separaten Gebührenreglement z.B. gemäss Tab. 13 festgelegt.

In Zentrumsbereichen ist das Parkieren auf öffentlichem Grund zudem i.d.R. nur zeitlich beschränkt (Kurzzeitparkieren) möglich, um damit zur Deckung der Parkierungsbedürfnisse der Kundschaft der in diesen Zonen gelegenen Einkaufs- und Gewerbenutzungen beizutragen.

Parkplätze in zentrumsnahen Bereichen

In **zentrumsnahen Bereichen** kommen – v.a. bei Gemeinden des Gemeindetyp 2 – neben den Bedürfnissen der Kundschaft auch diejenigen der Anwohner und gleichermassen Berechtigter zum Zug – insbesondere dann, wenn in diesen Bereichen noch ältere Wohngebiete ohne ausreichende private Parkieranlagen bestehen. Je nach Parkierungsdruck kann für Anwohner und gleichermassen Betroffene ein Angebot aufgebaut werden, welches den Bezug von gebührenpflichtigen Dauerparkkarten («Anwohnerparkkarte» o.Ä.) ermöglicht.

Parkplätze in peripheren Bereichen

In **peripheren Bereichen** ist das Parkieren in der Regel kostenlos und zeitlich unbeschränkt möglich.

Bestehen in der Gemeinde Anlagen bzw. Nutzungen, die ein besonderes Verkehrsaufkommen aufweisen – ggf. als **besondere Parkieranlagen zu bezeichnen** – können für diese auch in den zentrumsnahen Bereichen sowie in der Peripherie punktuell verschärfende Regeln vorgesehen werden.

In Gemeinden des Gemeindetyps 3 kann in begründeten Ausnahmefällen auf die Definition eines Zentrumsbereichs verzichtet und die Parkplatzbewirtschaftung auf das Umfeld besonders verkehrsintensiver Einrichtungen beschränkt werden.

11.3 Elemente der Bewirtschaftung

Die Bewirtschaftung erfolgt zu definierten Betriebszeiten. Sie umfasst die Elemente «P-Gebühren», «maximal zulässige Parkierdauer» und ggf. «Zuweisung Parkfelder an bestimmte Berechtigtenengruppen».

11.3.1 Betriebszeiten

Betriebszeiten

Die Betriebszeiten der Parkraumbewirtschaftung soll in der Regel von Montag – Samstag von 07.00 – 21.00 Uhr vorgesehen werden. Damit werden die Betriebszeiten den oft üblichen Öffnungszeiten des Detailhandels und des Gewerbes angepasst. Weichen diese in der Gemeinde ab, so kann auch die Betriebszeit der Parkraumbewirtschaftung angepasst werden.

Bei gewissen Nutzungen oder Räumen (z.B. Ausflugs- und Freizeitziele) kann auch der Einbezug des Sonntags in die Betriebszeiten vorgesehen werden.

11.3.2 Parkierungsgebühren

Eine Bewirtschaftungslösung ist so auszugestalten, dass sie kostendeckend ist. Die Gebühren sollen innerhalb der nachstehenden Bandbreiten festgelegt werden:

Tab. 13: Parkierungsgebühren pro 30 Minuten in CHF

	Zentrum	Zentrumsnah	Peripher	Besondere P
Gemeindetyp 1	1.00 - 2.00	0.50 - 1.00	0.00-0.50	0.50 - 1.00
Gemeindetyp 2	0.50 - 1.00	0.00 - 0.50	0.00	0.50 - 1.00
Gemeindetyp 3	0.00 - 0.50	00.00 - 0.50	0.00	0.50 - 1.00

In gut begründeten Fällen kann eine Gratis-Parkierdauer von 15 oder 30 Minuten vorgesehen werden. Die Parkuhren sind auch für die Gratiszeit zu bedienen.

Gebühr Dauerparkkarten

Wird eine Regelung mit Dauerparkierlösungen vorgesehen, so kann eine Jahresgebühr in der Grössenordnung von CHF 300.- bis CHF 1'500.- vorgesehen werden. Die Höhe der Jahresgebühr ist durch die Gemeinden in Abhängigkeit von Ausgestaltung und Lage der Parkiermöglichkeiten festzulegen.

Die Gebühren können im Parkplatzbewirtschaftungsreglement oder auch in einem separaten Gebührenreglement z.B. gemäss Tab. 13 festgelegt werden.

11.3.3 Maximal zulässige Parkierdauer

Die maximal zulässigen Parkierdauern orientieren sich an den Werten der nachstehenden Tabelle. In begründeten Fällen kann davon abgewichen werden.

Tab. 14: Maximal zulässige
Parkierdauer in Minuten

	Zentrum	Zentrumsnah	Peripher	Besondere P
Gemeindetyp 1	30 - 120	60 - 120	unbeschränkt	situativ
Gemeindetyp 2	60 - 120	60 - 120	unbeschränkt	situativ
Gemeindetyp 3	60 - 120	60 - 120	unbeschränkt	situativ

11.3.4 Anwohnerbevorzugung

Zum Schutz vor Fremdparkierung kann ein System mit Anwohnerbevorzugung eingeführt werden. Dieses bedarf der Regelung in einem separaten Reglement.

11.4 Vorlage für Artikelinhalt

Parkraumbewirtschaftungs-
reglement

Die Bewirtschaftung der Parkfelder in öffentlichem Eigentum wird in der Regel in einem Parkraumbewirtschaftungsreglement geregelt.

Strebt die Gemeinde an, auch für Parkfelder in privatem Eigentum eine Bewirtschaftung verlangen zu können, ist auch eine Regelung in der Bau- und Zonenordnung bzw. im Baureglement notwendig.

Vorlage für Artikelinhalt in
Bau- und Zonenordnung bzw.
im Baureglement

Art.-Nr. Parkplatzbewirtschaftung	
¹ Parkplätze und Parkieranlagen mit mehr als 30 öffentlich zugänglichen Parkfeldern sind grundsätzlich mittels Gebühren zu bewirtschaften.	
² Die Parkgebühr ist in Abhängigkeit des Bereichstyps wie folgt festzulegen:	
Bereichstyp	Parkierungsgebühr pro 30 Minuten in CHF
Zentrum	1.00 - 2.00
Zentrumsnah	0.50 - 1.00
Peripher	0.00
Besondere P	0.50 - 1.00

12 Publikums- oder verkehrsintensive Einrichtungen

12.1 Grundlagen / Theorie

Grundlagen / Theorie

Die Problematik der publikums- oder verkehrsintensiven Einrichtungen (PE/VE) ist stark mit der räumlichen Anordnung derselben verknüpft. PE/VE-Planung ist zuerst und im Wesentlichen Standortplanung. Diese hat mit entsprechenden Anweisungen in der Richt- und Nutzungsplanung der Kantone, der Region und der Gemeinden zu erfolgen. Der Kanton St.Gallen hat mit der Positivplanung für publikumsintensive Einrichtungen einen entsprechenden Ansatz in seine Richtplanung²¹ integriert. Gut in die Siedlungsstruktur integrierte Standorte an zentralen Lagen, mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr sowie mit genügender Strassenkapazität werden im Richtplan als Positivstandorte bezeichnet.

Meist unterliegen die geeigneten Standorte der Pflicht zur Errichtung einer Sondernutzungsplanung. Diese ermöglicht die Festsetzung gebiets- und nutzungsspezifischer Vorgaben (vgl. Kapitel 14), insbesondere auch zur Parkfelderanzahl und zur Parkplatzbewirtschaftung. Im Kanton St.Gallen wird mit dem neuen Planungs- und Baugesetz²² für die Neuerstellung von Bauten und Anlagen mit besonderen Auswirkungen auf Raum und Umwelt ein Sondernutzungsplan vorausgesetzt.

Die hier vorgelegten Empfehlungen nehmen keine raumplanerischen Entscheide vorweg, wie etwa die Festlegung von Standorten für publikums- oder verkehrsintensive Einrichtungen. Die Bestimmung der geeigneten Standorte ist Aufgabe der Raumplanung.

Definition publikums- respektive verkehrsintensive Einrichtungen: Als publikums- respektive verkehrsintensive Einrichtungen PE/VE werden Bauten und Anlagen im Bereich Konsum und Freizeit bezeichnet mit mehr als 5'000 m² Verkaufsfläche (mehr als 2'500 m² VF im Kanton St.Gallen) und/oder mehr als 300 Parkfeldern und/oder die an mindestens 100 Tagen pro Jahr mehr als 1'500 Fahrten (Summe der Zu- und Wegfahrten) pro Tag generieren. Als PE/VE werden generell auch alle Bauten und Anlagen betrachtet, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen.

²¹ Kanton St.Gallen. Kantonaler Richtplan Stand Februar 2023

²² Kanton St.Gallen. Planungs- und Baugesetz (PBG) vom 5. Juli 2016

12.2 Vorlage für Artikelinhalt

Vorlage für Artikelinhalt

Art.-Nr. Publikums- oder verkehrsintensive Einrichtungen (PE/VE)

- ¹ Die Anzahl Parkfelder für Personenwagen von publikums- respektive verkehrsintensiven Einrichtungen sind in der Regel gemäss detailliertem Verfahren nach der VSS-Norm 40 281 festzulegen.
- ² Alle Parkfelder, die für eine PE/VE bewilligt und erstellt werden, sind kostenpflichtig zu bewirtschaften. Die Gebühr pro Stunde beträgt bei Parkfeldern für Besuchende und Kundschaft mindestens CHF 2.- und ist ab der ersten Minute fällig. Eine Rückvergütung der Gebühr an die Parkplatzbenutzenden ist untersagt.
- ³ Die Integration der verkehrsintensiven Einrichtungen in die bestehenden Fuss- und Velowegnetze muss gewährleistet sein. Dazu gehören direkte und sichere Zugänge zu den PE/VE.
- ⁴ Die minimale Anzahl Veloabstellplätze wird gemäss VSS 40 065 im Gestaltungsplan oder in der Baubewilligung festgelegt.
- ⁵ Grundeigentümerschaften bzw. Betreibende von PE/VE können vom Gemeinderat gemäss Verursacherprinzip zu einer massgebenden Kostenbeteiligung zur Erschliessung der PE/VE mit öffentlichen Verkehrsmitteln verpflichtet werden.

13 Regelung bewilligungspflichtiger Grossanlässe

13.1 Grundlagen / Theorie

Grundlagen / Theorie

Laut den kantonalen Gesetzgebungen ist die politische Gemeinde für die Bewilligung von Grossanlässen zuständig. Jede Gemeinde hat dazu ihre eigenen Vorschriften, welche sich oft auf die Praxis der Polizeibehörde abstützt. Im Normalfall muss für die Bewilligung eines Grossanlasses auf kommunaler Ebene ein Gesuch an die Gewerbebehörde gestellt werden. Dies insbesondere dann, wenn durch die Veranstaltung öffentlicher Grund beansprucht wird, im Freien Verstärkeranlagen eingesetzt werden, Fahrnisbauten (Zelte, Bühnen etc.) aufgebaut werden oder Getränke und Speisen gegen Entgelt abgegeben werden. Der Bewilligungsentscheid wird dann durch den Stadt-, respektive den Gemeinderat gefällt.

Zur Erleichterung dieser Bewilligungsprozesse wird empfohlen, einen regionsweit gültigen Leitfaden mit Beispielen zu erarbeiten. Ein gutes Beispiel ist der Leitfaden «Nachhaltige Veranstaltungen» der Stadt Aarau.²³

Mit einer frühzeitigen Planung und Umsetzung von Mobilitätsmassnahmen lassen sich negative verkehrsbedingte Folgen einer Veranstaltung reduzieren. Ziel der Massnahmen soll sein, dass ein möglichst hoher Anteil der Besuchenden und/oder Teilnehmenden die Veranstaltung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Velo oder zu Fuss erreicht und dass der verbleibende Autoverkehr sicher und ohne negative Einflüsse auf das Verkehrsnetz und die Umgebung des Veranstaltungsorts abgewickelt werden kann.

Der zu erarbeitende Leitfaden soll für Anlässe ab 1'000 Personen verbindlich eingehalten werden. Der Vollzug erfolgt durch die Gewerbebehörde im Rahmen des Bewilligungsprozesses der Veranstaltung.

Nachstehenden Kernelemente sind im Leitfaden zu regeln:

- Geforderter Umfang des Verkehrskonzepts als Grundlage für die Bewilligung
- Umzusetzende Massnahmen, ggf. in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessungsgüte des Veranstaltungsorts
- Parkplatzbewirtschaftung
- Bereitstellung von Veloabstellplätzen

²³ Stadt Aarau. Nachhaltige Veranstaltungen – Vorgaben und Umsetzungstipps.
https://www.aarau.ch/public/upload/assets/11328/Brosch%C3%BCre_NH%20Veranstaltungen_def_1.pdf?fp=1

14 Sondernutzungsplanung

14.1 Grundlagen / Theorie

Eine Sondernutzungsplanung dient dem Erlass von Sondernutzungsvorschriften für Teilgebiete innerhalb der Gemeinde. Sie regelt basierend auf einer umfassenden Interessenabwägung die Spielräume und Anforderungen an die Realisierung spezieller Bauvorhaben, indem sie Abweichungen gegenüber der in der kommunalen Bau- und Zonenordnung bzw. im Baureglement definierten Regelbauweise zulässt, gleichzeitig aber auch eine insgesamt bessere Gesamtwirkung sicherstellt.

Die Teilgebiete einer Gemeinde, für die eine Sondernutzungsplanung (Gestaltungs- bzw. Überbauungsplan oder Sonderbauvorschriften) verlangt wird, werden entsprechend im Richtplan und eventuell im Zonenplan bezeichnet. In den meisten Kantonen kann auch die Grundeigentümerschaft die Initiative für eine Sondernutzungsplanung ergreifen, ohne dass diese von der Gemeinde vorgeschrieben ist. (z.B. privater Gestaltungsplan im Kanton Zürich).

Der Sondernutzungsplan ist ein geeignetes Instrument, um die erwünschte Entwicklung eines begrenzten Gebiets auch hinsichtlich des Teilaspektes der Parkierung zu konkretisieren. Die Sondernutzungsvorschriften sind bei jeder Sondernutzungsplanung entsprechend den gegebenen Voraussetzungen als massgeschneiderte Lösungen zu entwickeln. Im Folgenden werden Aspekte und Ideen zu den Parkierungsvorgaben aufgelistet, welche im Rahmen einer Sondernutzungsplanung verankert werden können.

- *Angebot an Parkfeldern:* Bei gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Standorten können gegenüber den allgemeinen Vorgaben tiefere Werte vorgesehen werden, d.h. das minimale Parkfelderangebot (vgl. Kapitel 4) kann reduziert werden.
- *Autoarmes oder -freies Wohnen (vgl. Kapitel 7):* Besonders bei mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Gebieten (Gebietstyp A/B) kann der Bedarf an Parkfeldern besonders gering ausgewiesen werden respektive kann mit entsprechenden Begleitmassnahmen (z.B. Einforderung Mobilitätskonzept) ein autofreies Konzept verlangt oder ermöglicht werden.
- *Parkplatzbewirtschaftung:* Für Parkfelder in privatem Eigentum können Vorschriften zur zum Beispiel monetären Bewirtschaftung vorgegeben werden.
- *Fahrtenkontingentierung Spitzenstundenverkehr:* Das maximal zulässige Fahrtenaufkommen in den Abend und/oder Morgenspitzenstunden kann in Abhängigkeit der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Strassennetzes beschränkt werden.
- *Fahrtenkontingentierung für den Tagesverkehr:* Über ein Fahrtenmodell kann die Planung und der Vollzug zur Steuerung des Verkehrsaufkommen festgelegt werden. Das Ziel des Fahrtenmodells ist eine wirtschaftliche, umweltfreundliche und verkehrsplanerisch optimale Nutzung von Parkplätzen. Mit einem Fahrtenmodell wird festgelegt, wie viele Autofahrten (Zu- und Wegfahrten) ein Areal bzw. die im Areal zulässigen Nutzungen maximal auslösen dürfen. Dadurch kann zum Beispiel auch eine fixe Festlegung der

Nutzungskategorie der Parkplätze entfallen (vgl. dazu z.B. der Leitfaden Fahrtenmodell der Stadt Zürich²⁴).

- *Angebotsverbesserung des öffentlichen Verkehrs*: Bei Bauvorhaben an mässig bis schlecht durch den ÖV erschlossenen Lagen (z.B. Gebietstyp C/D) kann eine Angebotsverbesserung des öffentlichen Verkehrs mit massgeblicher Kostenbeteiligung der Grundeigentümer vorgeschrieben werden.

²⁴ Stadt Zürich. Leitfaden Fahrtenmodell – Eine Planungshilfe. Stand Januar 2016.

Anhänge

A Herleitung Gemeindetypen

Kriterien der Typisierung im
Überblick

Die Einteilung der Mitgliedergemeinden erfolgt aufgrund folgender Kriterien:

1. **Gemeindetypisierung gemäss raumplanerischen Grundlagen** (Klassierung der Gemeinde in kantonalen und regionalen Richtplänen)
2. **Zentralität gemäss «Bild der Agglo Obersee»** (Klassierung der Gemeinde als Hauptzentrum, Regionalzentrum, Ortszentrum)
3. **Zupendlerverkehr Stand 2018 gemäss Bundesamt für Statistik BFS** (Gemeinde weist > 2'000 / > 3'000 / > 4'000 Zupendler/-innen aus anderen Wohnregionen der Schweiz und aus dem Ausland auf)
4. **ÖV-Güteklasse Stand März 2023**, gemäss Bundesamt für Raumentwicklung ARE (Beste ÖV-Güteklasse in Gemeinde ist A oder B)

Anwendung der Kriterien

Falls die Gemeinde ein Kriterium erfüllt, wird jeweils pro Kriterium der Wert «1» in die Tabelle eingesetzt. Für die Zuordnung zu den drei Gemeindetypen ist die Summe der erreichten Punkte relevant (vgl. Tab. 15, Spalte «Summe»).

Tab. 15: Übersicht Gemeindetypisierung

Gemeinde	Summe	Raumtypen							
		Richt- planung Kantone "Zentrum"	Zentralität Agglo Haupt- zentrum	Zentralität Agglo Regional- zentrum	Zentralität Agglo Orts- zentrum	mehr als 4000 Zupendler	mehr als 3000 Zupendler	mehr als 2000 Zupendler	beste öV- Güte = A oder B
Total	72	6	2	6	20	5	11	14	8
Prozent	-	30%	10%	30%	100%	25%	55%	70%	40%
Altendorf	2	0	0	0	1	0	0	1	0
Bubikon	4	0	0	0	1	0	1	1	1
Dürnten	1	0	0	0	1	0	0	0	0
Eschenbach	4	1	0	0	1	0	1	1	0
Feusisberg	3	0	0	0	1	0	1	1	0
Freienbach	8	1	1	1	1	1	1	1	1
Galgenen	1	0	0	0	1	0	0	0	0
Hombrechtikon	3	0	0	0	1	0	0	1	1
Lachen	6	1	0	1	1	1	1	1	0
Rapperswil-Jona	8	1	1	1	1	1	1	1	1
Reichenburg	1	0	0	0	1	0	0	0	0
Richterswil	6	0	0	1	1	1	1	1	1
Rüti	7	1	0	1	1	1	1	1	1
Schmerikon	1	0	0	0	1	0	0	0	0
Schübelbach	2	0	0	0	1	0	0	1	0
Tuggen	1	0	0	0	1	0	0	0	0
Uznach	6	1	0	1	1	0	1	1	1
Wald	3	0	0	0	1	0	1	1	0
Wangen	2	0	0	0	1	0	0	0	1
Wollerau	3	0	0	0	1	0	1	1	0

Gemeindetypisierung

In Anwendung der vorstehend umschriebenen Kriterien und der Zuordnung gemäss untenstehender Abbildung erreichen drei der 20 Gemeinden der Agglo Obersee die Kriterien für die Zuweisung zum «Gemeindetyp 1». Neun Gemeinden sind dem «Gemeindetyp 2» zuzuordnen, acht Gemeinden entsprechen dem «Gemeindetyp 3».

Abb. 7: Zuordnung Gemeindetypen

Zuordnung Gemeindetypen		
7-8 Punkte	rot	Gemeindetyp 1
3-6 Punkte	orange	Gemeindetyp 2
0-2 Punkte	grün	Gemeindetyp 3

Kriterium 1

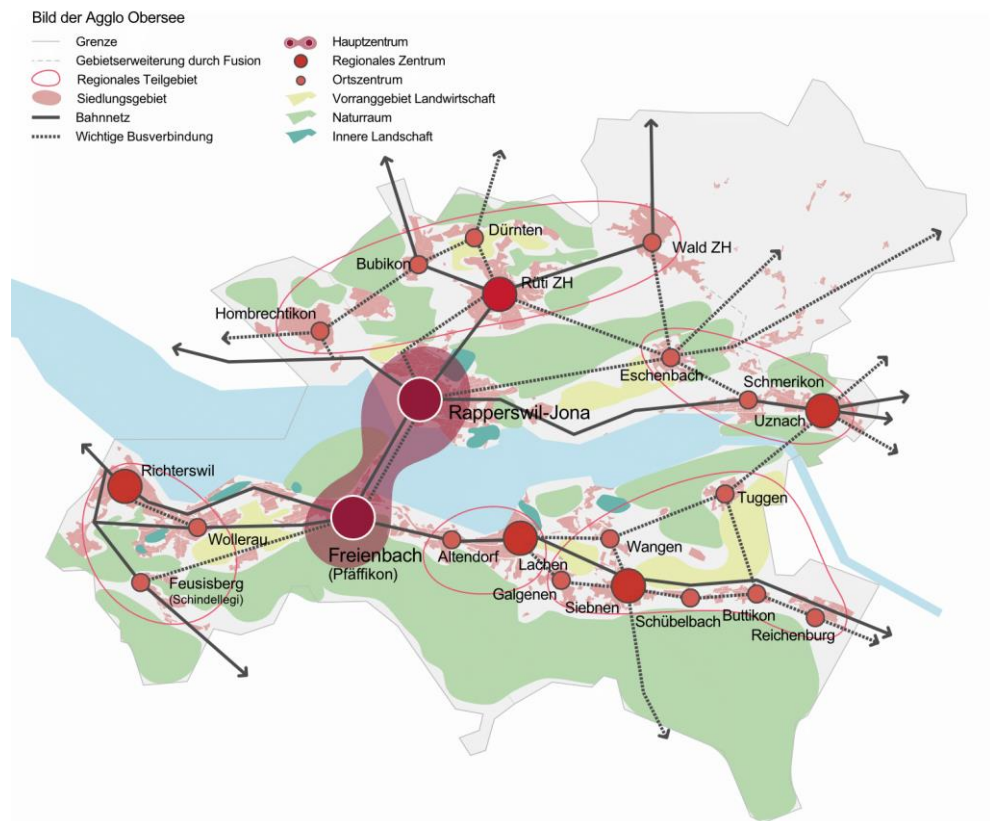
Gemäss den Richtplanungen resultieren folgende Zuordnungen:

- Kantonaler Richtplan St.Gallen, wirtschaftliche Schwerpunktgebiete²⁵: Eschenbach, Rapperswil-Jona und Uznach.
- Kantonaler Richtplan Schwyz, regionale Zentren²⁶: Pfäffikon (Freienbach), Lachen, Siebnen²⁷
- Regionaler Richtplan Zürich, Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung²⁸: Rüti

Kriterium 2

Die angewendeten Zentralitäten (Hauptzentrum/Regionalzentrum/Ortszentrum) gemäss Agglo Obersee können der nachstehenden Abbildung entnommen werden:

Abb. 8: Bild der Agglo Obersee
Obersee, Agglo Obersee



²⁵ Kanton St.Gallen. Richtplan – Arbeitszonenbewirtschaftung S 21, Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (ESP Arbeiten). Stand Februar 2023

²⁶ Kanton Schwyz. Richtplan – B-1.1 Kantonszentrum und Regionalzentrum. Stand 26. Juni 2020

²⁷ Wird in der weiteren Bearbeitung vernachlässigt, da es sich nicht um eine politische Gemeinde handelt.

²⁸ Kanton Zürich. Regionaler Richtplan Oberland – 2.2 Zentrumsgebiete / Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung. Beschluss des Regierungsrates vom 29. Juni 2022 (RRB Nr. 939/2022)

Kriterium 3

Die Kennzahlen der Zupendler²⁹ können der nachstehenden Tabelle entnommen werden:

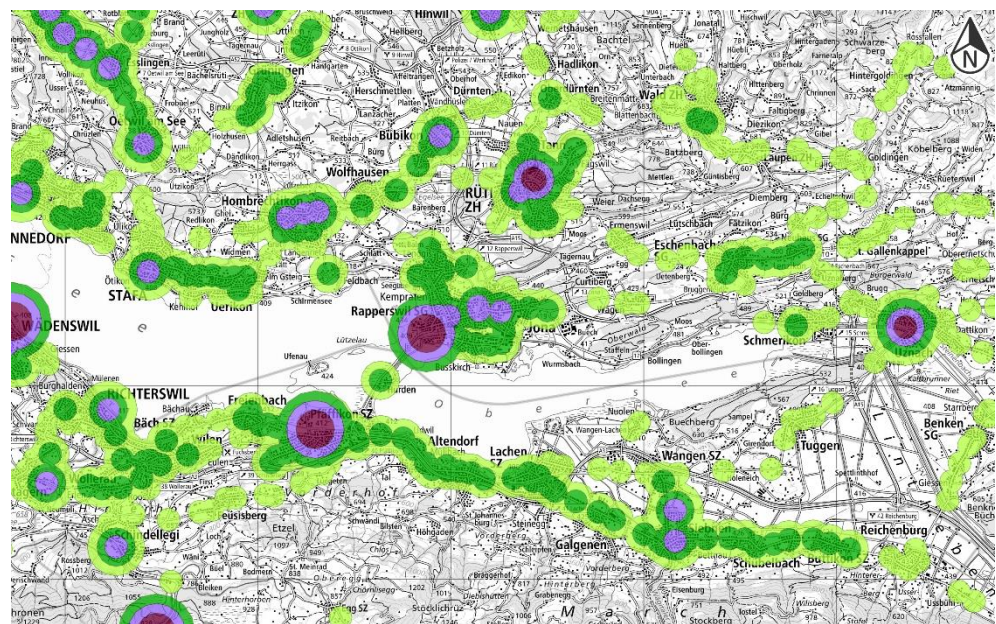
Tab. 16: Pendlerstatistik
2018, BFS

Gemeinde	Wegpendler/innen	Zupendler/innen	mind. 2'000 Zupendl.	mind. 3'000 Zupendl.	mind. 4'000 Zupendl.
Hombrechtikon	4'471	2'560	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
Bubikon	3'829	3'117	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt
Dürnten	4'072	1'634	nicht erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
Rüti (ZH)	6'270	4'570	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Wald (ZH)	5'304	3'308	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt
Rapperswil-Jona	14'182	15'469	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Eschenbach (SG)	5'151	3'549	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt
Schmerikon	1'908	1'569	nicht erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
Uznach	3'313	3'253	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt
Tuggen	1'857	1'239	nicht erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
Wangen (SZ)	2'777	1'638	nicht erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
Schübelbach	5'123	2'618	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
Reichenburg	2'131	1'288	nicht erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
Galgenen	2'797	1'041	nicht erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
Lachen	4'665	4'858	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Altendorf	3'953	2'973	erfüllt	nicht erfüllt	nicht erfüllt
Freienbach	8'714	12'843	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Feusisberg	2'894	3'168	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt
Wollerau	3'773	3'395	erfüllt	erfüllt	nicht erfüllt
Richterswil	6'927	4'002	erfüllt	erfüllt	erfüllt

Kriterium 4

Die angewendeten ÖV-Güteklassen gemäss ARE können der nachstehenden Abbildung entnommen werden:

Abb. 9: ÖV-Güteklassen
2023, ARE



²⁹ Pendlerstatistik 2018. Quelle: BFS, Erwerbstätige nach Wohn- und Arbeitsgemeinde

B Herleitung Gebietstypen

Ermittlung Haltestellenkategorie

In einem ersten Schritt ist die Haltestellenkategorie zu ermitteln. Diese ist abhängig vom Kursintervall und von der Art des Verkehrsmittels (vgl. Tab. 17). Als Kursintervall gilt der durchschnittliche Abstand zwischen den Ankünften bzw. Abfahrten aller Verkehrsmittel einer Qualitätsgruppe zwischen 6.00 und 20.00 Uhr (Montag bis Freitag) unter Einbezug eventueller Verdichtungen (vgl. auch ³⁰).

Tab. 17: Ermittlung der Haltestellenkategorien

Kursintervall	Art des Verkehrsmittels			
	Bahnknoten	Bahnlinie	Tram, städt. Bus, Regionalbus	Ortsbus, Quartierbus
< 5 min	I	I	II	III
5 – 9 min	I	II	III	IV
10 – 19 min	II	III	IV	V
20 – 39 min	III	IV	V	V
40 – 60 min	IV	V	V	-

Zuordnung Gebietstyp

Ausgehend von den ermittelten Haltestellenkategorien kann ein Objekt anschliessend in Abhängigkeit der Erreichbarkeit der Haltestellen für Zufussgehende einem Gebietstyp zugeordnet werden (vgl. Tab. 18).

Tab. 18: Gebietstypen in Abhängigkeit der Erreichbarkeit der Haltestelle

Haltestellenkategorie gemäss Tab. 17	Erreichbarkeit der Haltestelle			
	< 300 m	300 – 500 m	501-750 m	751 – 1'000 m
I	Gebiet A	Gebiet A	Gebiet B	Gebiet C
II	Gebiet A	Gebiet A	Gebiet C	Gebiet D
III	Gebiet B	Gebiet B	Gebiet D	Gebiet D
IV	Gebiet C	Gebiet C	Gebiet D	Gebiet D
V	Gebiet D	Gebiet D	Gebiet D	Gebiet D

Alternativ kann für die Zuordnung der Gebietstypen auch auf die jeweils kantonal festgesetzten ÖV-Güteklassen abgestützt werden.

³⁰ Baudirektion Kanton Zürich. Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen. Stand: Fassung für die Vernehmlassung 15. Juni 2018.