



**Baudirektion
Kanton Zürich**

Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen

**Oktober 1997, gemäss Massnahme PV2 des
Luft-Programms 1996**

Allgemeines / Agenda

Betrieblicher
Umweltschutz

Verkehr
Störfallvorsorge

Energie

Luft

Lärm

Raum / Landschaft

Boden

Wasser

Abfall

Inhalt

	Seite
Vorwort	2
Vorgehensschema	3
1. Bestimmung des Grenzbedarfs	4
2. Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (Grundlagen)	5
3. Gemeindetypisierung	6
4. Bestimmung des massgeblichen Bedarfs	7
5. Bedarf an Veloabstellplätzen	8
Erläuterungen (blaue Seiten)	

Bezugsquelle:

Amt für technische Anlagen und Lufthygiene (ATAL),

Stampfenbachstrasse 12, 8090 Zürich

Telefon 01 259 30 53, Telefax 01 259 42 80 (ab Januar 1998, Telefax 01 259 51 78)

Vorwort

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.»

Mit der Wegleitung zur Ermittlung des Parkplatz-Bedarfes vom Juni 1990 hat die Baudirektion aufgezeigt, wie diese gesetzlichen Anforderungen sowohl im Einzelfall bei der Beurteilung von Grossprojekten als auch allgemein bei der Ausarbeitung kommunaler Parkplatz-reglemente erfüllt werden können.

Als Bestandteil des neuen Massnahmenplans Lufthygiene (Luft-Programm 1996) ist vom Regierungsrat die Überarbeitung der Wegleitung von 1990 beschlossen worden, mit dem Ziel, für Neubauten (gemeint sind auch Umbauten und Nutzungsänderungen, vgl. § 243 PBG) die Pflichtparkplatzzahlen zu senken.

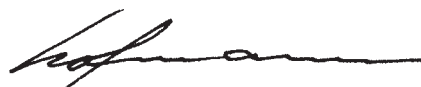
Vertiefte juristische Abklärungen ergaben, dass die Gemeinden ohne Änderung von § 242 PBG nicht verpflichtet werden können, ihre kommunalen Vorschriften zwingend anzupassen. Da lediglich die Gemeindeexekutive zur Vorlage eines Antrages verpflichtet werden könnte, nicht aber die Legislative zum Erlass einer solchen Verordnung, wird auf die Rechtsform einer Baudirektions-Weisung verzichtet. Es soll wie bisher eine Wegleitung festgesetzt werden. Die betreffende Grundlage im Luft-Programm 1996 (Disp. II, Ziffer 3, lit. b. Absatz 2) hat der Regierungsrat am 12. November 1997 wie folgt geändert: *«Den Gemeinden wird empfohlen, ihre kommunalen Parkierungsvorschriften unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten an die "Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen" der Baudirektion vom Oktober 1997 anzupassen.»*

Mit der vorliegenden Wegleitung vom Oktober 1997 wird jene vom Juni 1990 ersetzt. Inhaltlich bleibt das methodische Vorgehen zur Bestimmung der erforderlichen bzw. zulässigen Parkplatzzahlen gleich. Neu wird zwischen Gemeinden mit Zielverkehr und übrigen Gemeinden differenziert, bei denen verschiedene Vorgehensweisen angebracht sind. Zudem wurden einzelne Werte des Grenzbedarfs und Anforderungen für Einkaufszentren überarbeitet. Für stark verkehrserzeugende Nutzungen sollen in allen Gemeinden die gleichen Anforderungen gelten. Als Neuerung sind auch Angaben zur Ermittlung des Bedarfes an Veloabstellplätzen aufgeführt.

Wir hoffen, dass mit der neuen Wegleitung den Gemeinden ein flexibles Instrument zur Verfügung steht, um den Anliegen der Lufthygiene Rechnung tragen zu können.

Zürich, im Oktober 1997

Baudirektion Kanton Zürich

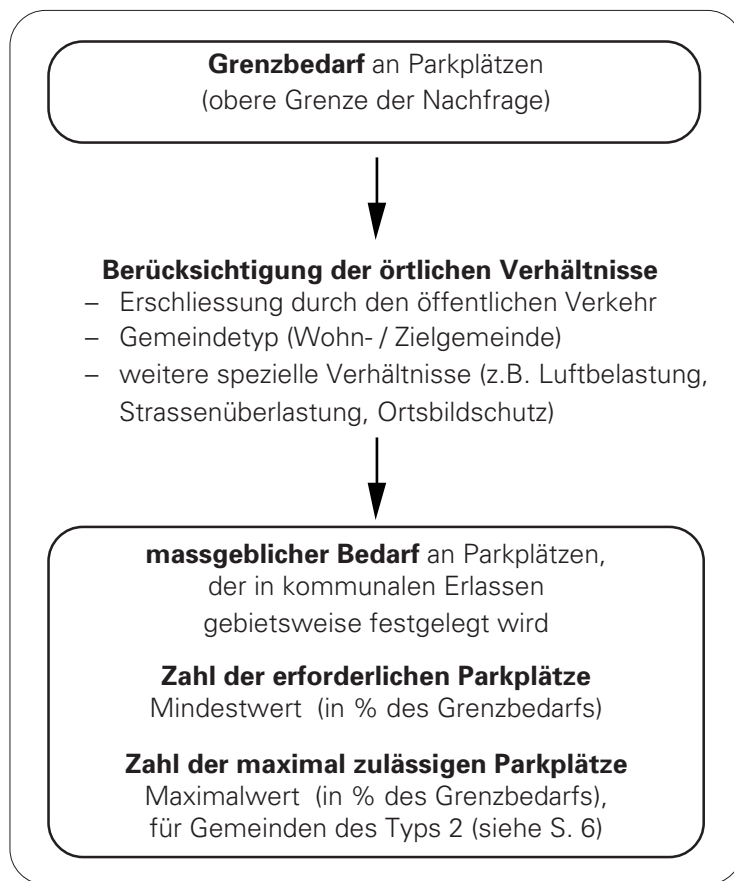


Hans Hofmann, Regierungsrat

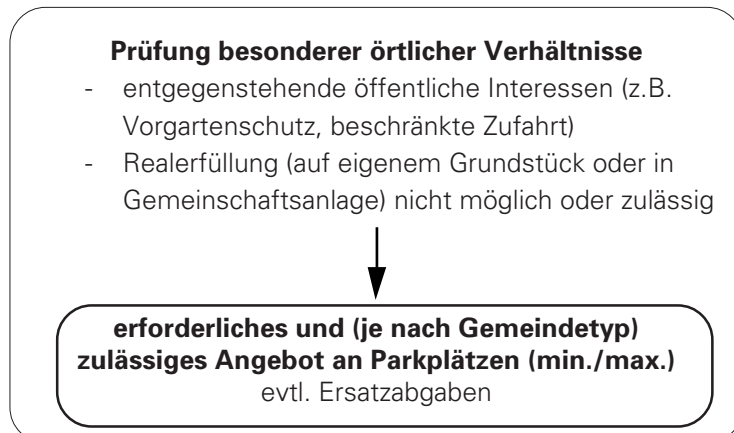
Vorgehensschema zur Bestimmung des Angebots an Parkplätzen

Das Schema zeigt die erforderlichen **Arbeitsschritte zur Bestimmung des "massgeblichen Bedarfs"** in kommunalen Erlassen (Bau- und Zonenordnung oder separate Verordnung) und dessen Anwendung in der Baubewilligung.

Stufe des kommunalen Erlasses



Bewilligungsstufe



Erläuterungen

Eine **Erstellungspflicht** gilt bei Neubauten, wesentlichen Umbauten und Nutzungsänderungen (§ 243 PBG).

Der **Grenzbedarf** an Parkplätzen ist eine Ausgangsgrösse, die von der Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks (§ 242 PBG) abhängig ist. Er liegt dann vor, wenn ein Gebiet ausschliesslich mit dem PW erschlossen ist. Er berücksichtigt auch einen üblichen Anteil an Velo-/Mofa- und Fussgängerverkehr (vgl. VSS-Norm SN 641 400).

Gebietsweise Festlegung des massgeblichen Bedarfes in kommunalen Erlassen

Rechtsgrundlage zur Bestimmung des massgeblichen Bedarfs an Parkplätzen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse bildet § 242 PBG. Zu berücksichtigen sind insbesondere das Angebot des öffentlichen Verkehrs, die Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks sowie überwiegende öffentliche Interessen (des Verkehrs oder des Schutzes von Wohngebieten, Natur- und Heimatschutzobjekten, Luft und Gewässern).

Bestimmung des minimal erforderlichen und (je nach Gemeindetyp) auch des maximal zulässigen Angebots an Parkplätzen für den Einzelfall in der Baubewilligung

Kriterien und Verfahren bezüglich Gemeinschaftsanlagen und Ersatzabgaben richten sich nach §§ 242 bis 247 PBG. Die Ersatzabgabe muss erhoben werden, sofern der Mindestwert des massgeblichen Bedarfs nicht erstellt werden kann oder darf (§ 246 PBG).

Für UVP-pflichtige Bauten und Anlagen wird die Parkplatzzahl im entsprechenden Bewilligungsverfahren festgelegt.

1. Bestimmung des Grenzbedarfs

Als Grenzbedarf für Personenwagen-Parkplätze wird diejenige Anzahl Parkplätze bezeichnet, die notwendig ist, wenn ein Gebiet ausschliesslich mit dem Personenwagen erschlossen wird. Er berücksichtigt einen für den Fahrtzweck üblichen Anteil an Velo-/Mofa- und Fussgängerverkehr. Der Grenzbedarf ist abhängig von der Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks (§ 242 PBG). Doppelnutzungen von Parkplätzen sind bei dessen Ermittlung zu berücksichtigen.

Die nachfolgenden Bedarfswerte stützen sich auf heute übliche Normwerte und den Grenzbedarf gemäss VSS-Norm (SN 641 400). Sie sind grösstenteils auf die Geschossfläche bezogen. Wo heute andere Bezugsgrössen verwendet werden (z.B. Baumasse oder Zimmerzahl), können die Grenzbedarfswerte entsprechend umgerechnet werden.

Tabelle 1: **Grenzbedarf**

Nutzungsart	Parkplätze für	Bewohner oder Beschäftigte	Besucher und Kunden
Wohnen		1 PP/ 80 m ² mGF oder 1 PP/ Wohnung	+ 10% der Bewohner-PP
Verkaufsgeschäfte			
Lebensmittel		1 PP/ 150 m ² mGF	1 PP/ 30 m ² mGF (2)
Nicht-Lebensmittel		1 PP/ 200 m ² mGF	1 PP/ 70 m ² mGF (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, Verwaltungen, Gewerbe und Industrie (1)			
publikumsorientierte Betriebe (3)		1 PP/ 80 m ² mGF	1 PP/ 100 m ² mGF
nicht publikumsorientierte Betriebe		1 PP/ 80 m ² mGF	1 PP/ 300 m ² mGF
industrielle und gewerbliche Fabrikation		1 PP/ 150 m ² mGF	1 PP/ 750 m ² mGF
Lagerflächen		1 PP/ 300 m ² mGF	- (2)
Spezialnutzungen			
Einkaufszentren (gemäss BBV II ab 2'000 m ² Verkaufsfläche, bzw. ca. 3'000 m ² mGF) mit Mischnutzung: Grossverteiler (inkl. Lebensmittel), Hobby, Mode, Möbel, Restaurants etc.		1 PP/ 250 m ² mGF	1 PP/ 60 m ² mGF
Unterhaltungsstätten, öffentliche Bauten, Sportanlagen und öffentlicher Verkehr		(4)	(4)

- (1) Gemischte Betriebe sind in entspr. Teile aufzugliedern
 (2) Güterumschlag separat
 (3) z.B. Praxen, Coiffeur, Reisebüro
 (4) werden von Fall zu Fall bestimmt (aufgrund SN 641 400)
 Bruchteile über 0,5 sind aufzurunden

mGF = massgebliche Geschossfläche (alle dem Wohnen oder Arbeiten dienenden Räume in Voll-, Unter- und Dachgeschossen (inkl. Erschliessung, Sanitär-räumen und Trennwänden, exkl. Aussenwänden)
 PP = Personenwagen-Parkplatz

2. Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (Grundlagen)

Zwei einfach zu bestimmende Kriterien bilden die Grundlage für die gebietsweise Ermittlung der Qualität der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr:

- die Bedienungsqualität der Haltestelle (Haltestellenkategorie)
- die Erreichbarkeit der Haltestelle (Fusswegdistanz zur Haltestelle)

Tabelle 2: **Ermittlung der Haltestellenkategorien**

Kursintervall ¹⁾	Art des Verkehrsmittels			
	Qualitätsgruppe A		Qualitätsgruppe B	
	Bahnknoten ²⁾	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	-

¹⁾ Als Kursintervall gilt der durchschnittliche Abstand zwischen den Ankünften bzw. Abfahrten (pro Linie jeweils in der Hauptlastrichtung) aller Verkehrsmittel einer Qualitätsgruppe zwischen 6.00 und 20.00 Uhr (Montag bis Freitag) unter Einbezug eventueller Verdichtungen. Gegebenenfalls muss für eine Haltestelle das Kursintervall beider Qualitätsgruppen bestimmt werden; massgebend ist die höhere Haltestellenkategorie. Geplante OeV-Ergänzungen und vorgesehene Angebotsverbesserungen sind bereits mitzuberücksichtigen.

In reinen Arbeitsplatzgebieten mit stark verdichtetem Angebot während den "Pendlerzeiten" ist das durchschnittliche Kursintervall von 6.00 bis 8.30 und 16.00 bis 18.30 Uhr (Mo - Fr) anzuwenden.

²⁾ Als Bahnknoten gelten folgende Stationen: Bülach, Dübendorf, Effretikon, Thalwil, Wädenswil, Wetzikon, Winterthur, Zürich HB, Zch.-Altstetten, Zch.-Hardbrücke, Zch.-Stadelhofen, Zch.-Stettbach, Zch.-Oerlikon und Zürich Flughafen.

Ausgehend von den Haltestellenkategorien I bis V kann das Baugebiet, abhängig von der Erreichbarkeit der Haltestellen für Fussgänger, in Erschliessungsgüteklassen eingeteilt werden. Die unten aufgeführten Distanzen (Luftlinie) berücksichtigen mittlere Umwegfaktoren von 20 bis 30%.

Tabelle 3: **Güteklassen der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr**

Haltestellenkategorie	Erreichbarkeit der Haltestellen (Distanzen)			
	< 300 m	300 - 500 m	501 - 750 m	751 - 1000 m
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D
III	Klasse B	Klasse C	Klasse D	-
IV	Klasse C	Klasse D	-	-
V	Klasse D	-	-	-

Die Einteilung des Gemeindegebietes in Güteklassen der OeV-Erschliessung wird vorzugsweise in einem Übersichtsplan festgehalten.

Die Gebietsabgrenzung der einzelnen Klassen soll nach plausiblen Gesichtspunkten vereinfacht werden. Dabei sind sowohl natürliche Grenzen (Topographie, Flüsse ...) als auch künstliche Grenzen (Zonenabgrenzungen, Strassennetz ...) zu berücksichtigen. Bei besonderen Umständen (z.B. schwierige Topographie, grössere Höhendifferenzen) wird die nächsttiefere Klasse gewählt oder die Fusswegdistanz entsprechend reduziert.

4. Bestimmung des massgeblichen Bedarfs

Entsprechend der Güteklasse eines Gebietes wird die Zahl der Parkplätze in Prozent des Grenzbedarfs ermittelt. Gemeinden des Typs 1 legen nur den unteren Wert fest, d.h. die Zahl der minimal erforderlichen Parkplätze (Pflichtbedarf). Den Gemeinden des Typs 2 hingegen wird empfohlen, für Zielgebiete auch die Zahl der maximal zulässigen Parkplätze (des maximal zulässigen PP-Angebotes) festzulegen. Die Spannweite zwischen den beiden Werten belässt dem Bauherrn den notwendigen Spielraum für den Einzelfall. Damit dieser Spielraum auf jeden Fall besteht, kommen für Gebiete ohne Güteklasse auch Werte über 100 % vor.

Tabelle 4: **Massgeblicher Bedarf in % des Grenzbedarfs**

Güteklasse ÖV-Erschliessung	Benützer-Kategorie	Bewohner	Beschäftigte	Besucher Kunden
		min. %	min. %	min. %
Klasse A		40	20	30
Klasse B		55	30	40
Klasse C		70	45	50
Klasse D		85	60	70
keine Güteklasse		100	90	90

Gemeinden Typ 1

In Gemeinden des Typs 1 wird der Pflichtbedarf festgelegt.

Güteklasse ÖV-Erschliessung	Benützer-Kategorie		Bewohner		Beschäftigte		Besucher Kunden	
	min. %	1) max. %	min. %	max. %	min. %	max. %	min. %	max. %
Klasse A	40	60	20	30	30	45	30	45
Klasse B	55	80	30	45	40	60	40	60
Klasse C	70	100	45	65	50	80	50	80
Klasse D	85	110	60	90	70	100	70	100
keine Güteklasse	100	120	90	110	90	110	90	110

Gemeinden Typ 2

Der Pflichtbedarf ist derselbe wie beim Typ 1. Zusätzlich soll das maximal zulässige PP-Angebot für Zielgebiete begrenzt werden.

1) Die Beschränkung für die Wohnnutzung ist vor allem in Zentrums- und Mischzonen – und weniger in reinen Wohnzonen – nötig.

Berücksichtigung weiterer spezieller Verhältnisse, die zu einer zusätzlichen Reduktion des massgeblichen Bedarfs führen können:

- eine übermässige Luftbelastung oder sich abzeichnende Überlastungen auf dem übergeordneten Strassennetz.
- ein Anteil des Velo- und Fussgängerverkehrs für eine Verkehrsbeziehung, der deutlich das übliche Mass übersteigt. Entsprechend ist mit weniger Personenwagen zu rechnen.
- Rücksichtnahme auf die bauliche Umgebung und Freiräume in schutzwürdigen Quartieren oder Ortsbildern, weshalb sich die erforderliche Anzahl Parkplätze gar nicht anordnen lässt.

Spezialfall: stark verkehrserzeugende Nutzungen

Die Tatsache, dass Gemeinden ohne spezielle Zielgebiete im allgemeinen auf die Festlegung einer maximal zulässigen Parkplatzzahl verzichten, soll nicht dazu führen, dass stark verkehrserzeugende Nutzungen vermehrt in diesen mehrheitlich peripher gelegenen Gemeinden geplant werden. Bei solchen Projekten soll das maximal zulässige PP-Angebot auf der Grundlage dieser Wegleitung auch dann beschränkt werden, wenn die Gemeinde ansonsten auf die Festlegung der maximal zulässigen Parkplatzzahl verzichtet, also insbesondere auch in Gemeinden des Typs 1 (siehe Erläuterungen).

Als stark verkehrserzeugende Nutzungen gelten folgende Bauvorhaben:

- Einkaufszentren mit einer Verkaufsfläche von mindestens 2'000 m² (Besondere Bauverordnung II)
- Begegnungsstätten mit grossem Publikumsverkehr: Kultus- und Kulturstätten, Ausstellungshallen, Sportstadien und andere vergleichbare Einrichtungen, in denen Veranstaltungen durchgeführt werden können, an welchen gleichzeitig mehr als 3'000 Personen teilnehmen (Besondere Bauverordnung II)
- Bauvorhaben mit mehr als 300 Parkplätzen, die deshalb UVP-pflichtig sind

5. Bedarf an Veloabstellplätzen (VP)

Die Ermittlung des Bedarfs an Veloabstellplätzen soll analog der VSS-Norm "Leichter Zweiradverkehr – Abstellanlagen, Bedarfsermittlung" (SN 640 065) vom Oktober 1996 erfolgen. Hier werden die wichtigsten Elemente der Norm in vereinfachter Form wiedergegeben.

Es ergeben sich drei Arbeitsschritte:

- Selbsteinstufung der Gemeinden (Stufen A - C)
- Festlegen des Standardbedarfs in der Bau- und Zonenordnung oder in einem separaten Erlass
- Anwendung in der Baubewilligung unter Berücksichtigung allfälliger standortspezifischer Korrekturen im Einzelfall.

Tabelle 5: **Einstufung der Gemeinden**

Stufe A	Stufe B	Stufe C
<ul style="list-style-type: none">• Topographie im Siedlungsgebiet ist für das Velo wenig geeignet• Veloinfrastruktur ist wenig ausgebaut• Velo ist kein allgemein akzeptiertes Verkehrsmittel	es sind einige, aber nicht alle Voraussetzungen für die Erreichung der Stufe C erfüllt	<ul style="list-style-type: none">• flache Topographie im Siedlungsgebiet• gut ausgebauter Veloinfrastruktur• Velo ist populär

Der Standardbedarf in Tabelle 6 (vgl. nächste Seite) ist in grossen Bandbreiten angegeben. Die Gemeinden können in ihren kommunalen Erlassen bezogen auf die örtliche Situation konkrete Werte innerhalb der Bandbreiten festlegen.

Neben der Anzahl Veloabstellplätze sollten von der Gemeinde auch qualitative Anforderungen an Lage, Ausgestaltung und Zufahrten der Veloabstellanlagen formuliert werden. Gerade bei Veloabstellplätzen für Besucher und Kunden sind eine gute Zugänglichkeit und, vor allem bei OeV-Haltestellen, Abschlussmöglichkeiten besonders wichtig.

Der Standardbedarf kann für jede Nutzung separat bestimmt und dann addiert werden. Die Werte sind an die VSS-Norm SN 640 065 ("Leichter Zweiradverkehr – Abstellanlagen") angelehnt; sie sind jedoch den gleichen Kategorien zugeordnet wie der Grenzbedarf an Personenwagen-Parkplätzen und ebenfalls auf die massgebliche Geschossfläche (mGF) bezogen (1). Wo heute andere Bezugsgrössen verwendet werden (z.B. Baumasse oder Zimmerzahl), können die Bedarfswerte entsprechend umgerechnet werden.

Tabelle 6: **Standardbedarf an Veloabstellplätzen (VP)**

Nutzungsart	Abstellplätze für	Bewohner oder Beschäftigte	Besucher, Kunden, Reisende und Schüler
Wohnen	Stufen A- C	1 VP / 40 m ² mGF	–
Verkaufsgeschäfte	Stufe		
Lebensmittel	A	1 VP / 600 - 1'000 m ² mGF	1 VP / 150 - 300 m ² mGF
	B	1 VP / 300 - 600 m ² mGF	1 VP / 75 - 150 m ² mGF
	C	1 VP / 200 - 300 m ² mGF	1 PP / 50 - 75 m ² mGF
Nicht-Lebensmittel	A	1 VP / 600 - 1'000 m ² mGF	1 VP / 600 - 1'500 m ² mGF
	B	1 VP / 300 - 600 m ² mGF	1 VP / 300 - 600 m ² mGF
	C	1 VP / 200 - 300 m ² mGF	1 VP / 150 - 300 m ² mGF
Gastbetriebe Restaurants		Beschäftigte separat	1 VP / 5 Sitzplätze
Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen Gewerbe, Industrie	Stufe		
publikumsorientierte 2)	A	1 VP / 600 - 1'000 m ² mGF	1 VP / 1'000 m ² mGF
	B	1 VP / 300 - 600 m ² mGF	1 VP / 500 - 1'000 m ² mGF
	C	1 VP / 200 - 300 m ² mGF	1 VP / 250 - 500 m ² mGF
nicht publikumsorientiert	A	1 VP / 600 - 1'000 m ² mGF	je nach Verhältnissen
	B	1 VP / 300 - 600 m ² mGF	von 0 VP bis
	C	1 VP / 200 - 300 m ² mGF	1 VP / 1'000 m ² mGF
industrielle und gewerbl. Fabrikation	A	1 VP / 1'200 - 2'000 m ² mGF	
	B	1 VP / 600 - 1'200 m ² mGF	–
	C	1 VP / 400 - 600 m ² mGF	
Spezialnutzungen			
Bahnhöfe, ÖV-Haltestellen	Stufe A		1 VP / 5 - 10 Wegreisende
	B	Beschäftigte separat	1 VP / 3 - 5 Wegreisende
	C		1 VP / 2 - 3 Wegreisende
Ausbildungsstätten	Stufen		
Unterstufe	A - C		1 VP / 3 - 10 SchülerInnen
Mittel-/Oberstufe	A - C	Beschäftigte separat	1 VP / 1.5 - 2 SchülerInnen
Gymn./Hochschulen	A - C		1 VP / 2 - 3 SchülerInnen
weitere (z.B. Einkaufszentren)		individuelle Untersuchungen	individuelle Untersuchungen

1) mGF = massgebliche Geschossfläche (alle dem Wohnen oder Arbeiten dienenden Räume in Voll-, Unter- und Dachgeschossen (inkl. Erschliessung, Sanitärräumen und inneren Trennwänden, exkl. Aussenwänden)

2) z.B. Praxen, Coiffeur, Reisebüro

Bruchteile über 0,5 sind aufzurunden

Standortspezifische Korrekturen im Einzelfall: Bei der Ermittlung des Bedarfs an Veloabstellplätzen können an den obigen Werten Korrekturen angebracht werden. Gründe dafür sind beispielsweise eine spezielle örtliche Lage, ein besonderes Zielpublikum des Objekts, eine vorzügliche Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr oder ein besonders strenges Parkplatzregime.