

DELEGIERTENVERSAMMLUNG 2022  
5. Sitzung

**Protokoll** vom 08. Dezember 2022  
(10:40 – 12:00 Uhr)

<b>Vorsitz</b>	Martin Arnold (Präsident)
<b>Anwesend</b>	Delegierte / VS-Mitglieder: Christian Benz, Hansjörg Germann, Reto Grau, Heini Hauser, Felix Keller, Jean-Luc Meier, Romaine Marti, Lorenz Rey, Franziska Zibell  Planer / Sekretär: Urs Meier (Regionalplaner), Selina Masé (Planpartner), Roger Strebel (RZU), Oskar Merlo (TeamVerkehr), Claude Benz (ARE), Ben Ueltschi (Stv. Sekretär)
<b>Gäste</b>	Hr. Hitz (ZSZ)
<b>Entschuldigt</b>	Astrid Furrer (Beruf), Andreas Maccaluso (Beruf), Marcel Trachsler (Urlaub)
<b>Protokoll</b>	Ben Ueltschi / Marcel Trachsler
<b>Bemerkungen</b>	Die Delegiertenversammlung findet im Begegnungszentrum (Serata Thalwil) statt.

**Traktanden:**

- 1. Protokolle der Delegiertenversammlung und der Arbeitssitzung vom 29. September 2022**
  - 2. Oberrieden. Kommunalen Verkehrsrichtplan – Stellungnahme ZPZ im Rahmen der Anhörung**
  - 3. Kanton ZH. PBG-Revision «Flexible Parkierungsanlage» – Stellungnahme ZPZ im Rahmen der Anhörung**
  - 4. Verschiedenes und Mitteilungen**
    - ZPZ. Regionalverkehr / Agglomerationsprogramme – Information
    - Kanton ZH. Projektbegleitgruppen «Entlastungsstollen, ökolog. Massnahmen Sihlufer» und ökolog. Massnahmen am Zürichsee, Richterswil» - Beteiligung ZPZ
    - Mitteilungen
- 

M. Arnold (Präsident) begrüsst die Anwesenden zur 5. Delegiertenversammlung.

- 1. Protokolle der Delegiertenversammlung und von der Arbeitssitzung vom 29. September 2022 – Genehmigung**

Die Protokolle werden ohne Änderungsanträge genehmigt.

---

## **2. Oberrieden. Revision kommunaler Verkehrsrichtplan – Stellungnahme ZPZ im Rahmen der Anhörung**

ZPZ-DVB 2022.15 A: 4.02

### **Oberrieden. Revision kommunaler Verkehrsrichtplan – Stellungnahme ZPZ im Rahmen der Anhörung**

- **Stellungnahme zuhanden Gemeinde Oberrieden**

#### **A. Ausgangslage**

Die ZPZ wurde eingeladen, Stellung zu nehmen zum kommunalen Verkehrsrichtplan der Gemeinde Oberrieden. Der Vorstand hat dieses Geschäft am 17. November 2022 beraten und die Delegiertenversammlung an der Sitzung vom 8. Dezember 2022. Grundlage für die Stellungnahme ist der rechtskräftige regionale Richtplan (Festsetzung am 9. Januar 2018). Zusätzlich sind in der Stellungnahme auch Hinweise zur Teilrevision 2022 des regionalen Richtplans vorhanden (Stand kantonale Vorprüfung & öffentliche Auflage vom 10.10.2022).

Der aktuell rechtskräftige kommunale Richtplan der Gemeinde Oberrieden stammt aus dem Jahr 1984. Diese soll nun zusammen mit der Nutzungsplanung revidiert werden. In einem ersten Schritt wurde die kommunale Verkehrsstudie erarbeitet. Diese dient zusammen mit dem Raumentwicklungskonzept (REK) als Grundlage für den kommunalen Richtplan Verkehr. Der kommunale Richtplan Verkehr legt in Ergänzung zu den überkommunalen Festlegungen im kantonalen und regionalen Richtplan die Verkehrsanlagen von kommunaler Bedeutung fest. Ausserdem hält er die Grundzüge der räumlichen Entwicklung von Oberrieden fest und dient der Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Um die damit verbundenen Handlungsstrategien und Umsetzungsziele zu erreichen, sind in den Bereichen motorisierter Verkehr, Parkierung, öffentlicher Verkehr, Fuss- / Veloverkehr und Schifffahrt Massnahmen bezeichnet. Die kommunale Richtplanung Verkehr ist behördenverbindlich und auf einen Entwicklungszeitraum von rund 15 bis 20 Jahren ausgerichtet, d.h. der Richtplan zeigt die langfristige Entwicklung auf. Die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr umfasst folgende Bestandteile:

- Kommunaler Richtplan Verkehr – Bericht für die Mitwirkung (Mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV) vom 07.10.2022
- Richtplankarte Mst.: 1:5'000 vom 07.10.2022
- Verkehrsstudie vom 01.03.2022
- Ergänzende Unterlagen für die öffentliche Auflage: Vorprüfungsbericht ARE, REK (Bericht & Gesamtplan), Präsentation der Infoveranstaltungen

Gemäss der Analyse ist trotz des unterdurchschnittlichen Bevölkerungswachstums in der Gemeinde Oberrieden mit einer Verkehrszunahme auf dem Strassennetz zu rechnen. Der ÖV wird an Bedeutung gewinnen, kann aber aufgrund der Topografie und des entsprechend erschwerten Zugangs sein ganzes Potenzial nicht ausschöpfen. Deshalb wird auch der motorisierte Individualverkehr (MIV) in der Trendentwicklung zunehmen. Aufgrund dieser Entwicklungen und anhand des demografischen Wandels gewinnt die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in Oberrieden stark an Bedeutung.

Die vorliegende Stellungnahme bezieht sich auf den kommunalen Verkehrsrichtplan. Eine Stellungnahme zum Raumentwicklungskonzept (REK) erfolgt im Zusammenhang mit der Revision der Nutzungsplanung. Für die Stellungnahme wird angenommen, dass der «Bericht für die Mitwirkung (mit Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV)» die Inhalte des Richtplantexts darstellen. Aus den Unterlagen ist aber nicht eindeutig ersichtlich, welches die behördenverbindlichen Genehmigungsinhalte sind, die die kommunale Richtplankarte ergänzen.

## B. Ziele

Im kommunalen Verkehrsrichtplan Oberrieden sind folgende Handlungsstrategien und Umsetzungsziele definiert:

Handlungsstrategie	Umsetzungsziele
<b>HS1:</b> Erhöhen des öV-, Velo- und Fussverkehrsanteils am Gesamtverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unterstützen des Angebotsausbaus im Regionalverkehr</li> <li>▪ Verbessern der Zugänglichkeit zu den öV-Haltestellen</li> <li>▪ Entwickeln von Intermodalendreh scheiben an den S-Bahnhaltestellen</li> <li>▪ Nutzen künftiger Mobilitätsformen zur Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit des öV</li> </ul>
<b>HS2:</b> Abstimmen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zur Erreichung der überkommunalen Zielsetzungen und einer wirtschaftlichen Verkehrerschliessung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Siedlungsentwicklung findet in erster Linie in gut mit dem öV erschlossenen Gebieten statt</li> <li>▪ Durchlässige Entwicklungsgebiete für den Fussverkehr</li> <li>▪ Autoarme Wohnformen sind an mit dem öV gut erschlossenen Lagen zu fördern</li> <li>▪ Bei der Weiterentwicklung des Siedlungsgebietes sind gute Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen</li> </ul>
<b>HS3:</b> Verbessern der Veloverkehrsinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vertikale wie horizontale Veloverkehrsverbindungen werden verbessert</li> <li>▪ Ausreichende, sichere und gedeckte Abstellplätze an wichtigen Zielorten des Veloverkehr</li> </ul>
<b>HS4:</b> Verbessern der Fussweginfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ein engmaschiges, gut ausgebautes Fusswegnetz ist zu fördern</li> <li>▪ Einzelne barrierefreie Fussverbindungen sind zu entwickeln</li> <li>▪ Die Verkehrssicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmer (Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen) wird fortlaufend erhöht</li> </ul>
<b>HS5:</b> Siedlungsgerechte Gestaltung der Strassenräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Aufenthaltsqualität im Strassenraum wird erhöht</li> <li>▪ Die subjektive Verkehrssicherheit für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen wird erhöht</li> <li>▪ Der zunehmenden Hitze im Siedlungsraum wird entgegengewirkt</li> </ul>

Abb. 1: kommunale Handlungsstrategien und Umsetzungsziele (Quelle: Bericht für die Mitwirkung, kommunaler Richtplan Verkehr, SNZ Ingenieure und Planer AG vom 07.10.2022)

### Stellungnahme ZPZ

Die definierten Ziele sind nachvollziehbar und decken sich mit den Inhalten im regionalen Richtplan. Gleichzeitig ergänzen die kommunalen Ziele die regionalen Festlegungen sinnvoll. Im regionalen, wie auch im kommunalen Richtplan wird dem Fuss- und Veloverkehr eine hohe Bedeutung beigemessen. Dies wird von der Region begrüsst.

Hinweis 1: Um der Zunahme des motorisierten Verkehrs entgegenzuwirken, ist es wichtig, dass neben der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs auch das Parkplatzangebot zweckmässig festgelegt wird. Deshalb erachtet es die Region als notwendig, dass unter den Zielen im kommunalen Richtplan auch der Umgang mit der Parkierung behandelt wird. Als Folge daraus würde es die Region begrüssen, wenn mit der geplanten Revision der kommunalen Nutzungsplanung auch die Inhalte zu den Fahrzeugabstellplätzen entsprechend überprüft und allenfalls überarbeitet werden.

### **C. Festlegungen und Massnahmen - Strassenverkehr**

In der Richtplankarte sind sowohl die rechtskräftigen übergeordneten Festlegungen zum motorisierten Verkehr als auch die kommunalen Festlegungen verortet. Folgende Inhalte aus dem Richtplankarte ergänzen die Karteneinträge:

#### *Motorisierter Individualverkehr:*

Im kommunalen Richtplan sind die kommunalen Strassen mit übergeordneter Erschliessungsfunktion bezeichnet und die bestehenden und geplanten Verkehrsberuhigungen. Sowie folgende Massnahmen: Auf der alten Landstrasse und der Bahnhofstrasse ist die Massnahme «Umgestaltung Strassenraum» im kommunalen Richtplan enthalten. Im Rahmen eines BGK ist zu prüfen, wie die verschiedenen Verkehrsträger besser aufeinander abgestimmt werden können und dabei die Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr erhöht werden kann. Gleichzeitig ist bei der Planung die generelle Aufenthaltsqualität zu erhöhen und Elemente zur Verbesserung des Lokalklimas und zur Hitzeminderung zu berücksichtigen. Die Umgestaltung der alten Landstrasse ist eine Schlüsselmassnahme und betrifft alle Verkehrsarten. Weiter soll auf der Bahnhofstrasse gemäss kommunalen Festlegungen eine Tempo-30-Zone eingeführt und auf der alten Landstrasse Massnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden.

#### *Parkierung:*

Neben der überkommunalen Parkierungsanlage beim Bahnhof «Oberrieden» zur Zentrumsnutzung und Park + Ride sind im kommunalen Verkehrsrichtplan weitere kommunale Parkierungsanlagen bezeichnet, welche im öffentlichen Interesse sind. Durch die Einführung von restriktiveren Parkraumkonzepten in den umliegenden Gemeinden nimmt der Druck auf die öffentlichen Parkplätze in Oberrieden stetig zu. Es entstehen Probleme bezüglich dem Dauerparkieren durch ortsfremde Personen. Entsprechend sind als Massnahme ein Parkplatzbewirtschaftungskonzept und eine Parkierungsverordnung als Rechtsgrundlage für die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder zu erarbeiten.

### **Stellungnahme ZPZ**

Die Einträge zum motorisierten Verkehr und der Parkierung sind nachvollziehbar und zweckmässig. Gemäss regionalem Richtplan soll der Durchgangsverkehr nicht durch die Ortschaften führen, sondern konzentriert auf den Hauptachsen. Die im kommunalen Richtplan getroffenen Festlegungen betreffend Verkehrsberuhigung und Aufwertung Strassenraum unterstützen dieses Ziel. Zudem bezweckt die künftige Ausgestaltung der kommunalen Strassenräume eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr sowie eine Begrünung der Strassenräume. Das geplante Parkplatzbewirtschaftungskonzept der öffentlichen Parkierung unterstützt die angestrebte Verkehrsverlagerung.

Hinweis 2: Die Teilrevision 2019 des regionalen Richtplans wurde an der Volksabstimmung vom 15.05.2022 abgelehnt. Die im kommunalen Richtplan der Gemeinde Oberrieden enthaltenen überkommunalen Festlegungen zur Teilrevision 2019 können deshalb nicht festgesetzt werden. Die ZPZ ist dabei, die unbestrittenen

Inhalte in die Teilrevision 2022 zu überführen. Diese befindet sich zur Zeit in der kantonalen Vorprüfung und öffentlichen Auflage. In der vorliegenden Stellungnahme wird auf die Inhalte der Teilrevision 2022 hingewiesen. Erst wenn die Teilrevision 2022 rechtskräftig ist, werden diese Einträge für die kommunale Planung verbindlich.

Hinweis 3: Die Einträge «Umgestaltung Strassenraum Seestrasse und Tischenloostrasse» aus der Teilrevision 2019 werden in die Teilrevision 2022 überführt. Die Vorlage befindet sich zur Zeit in der öffentlichen Auflage. Die ZPZ begrüsst, dass die Einträge im kommunalen Richtplan Oberrieden (Richtplantext) berücksichtigt wurden, weist aber darauf hin, dass diese noch nicht rechtskräftig sind.

Hinweis 4: Mit der Teilrevision 2022 des regionalen Richtplans wird der Eintrag Parkierungsanlage Bahnhof «Oberrieden» aus dem regionalen Richtplan entfernt, da die Anlage keine regionale Bedeutung mehr hat. Der Eintrag «Parkierungsanlage Bahnhof «Oberrieden», Zentrumsnutzung und Park + Ride» im kommunalen Richtplan ist dann keine übergeordnete Festlegung mehr. Der Gemeinde steht es frei, den Parkplatz als kommunale Parkierungsanlage im Richtplan festzulegen sowie trotzdem noch Park+Ride auf ihrer kommunalen Anlage zuzulassen.

#### D. Festlegungen und Massnahmen - öffentlicher Verkehr, Fuss- / Veloverkehr und Schifffahrt

In der Richtplankarte sind sowohl die rechtskräftigen übergeordneten Festlegungen zum Fuss-, Velo-, und öffentlichen Verkehr, als auch die kommunalen Festlegungen verortet. Folgende Inhalte aus dem Richtplantext ergänzen die Karteneinträge:

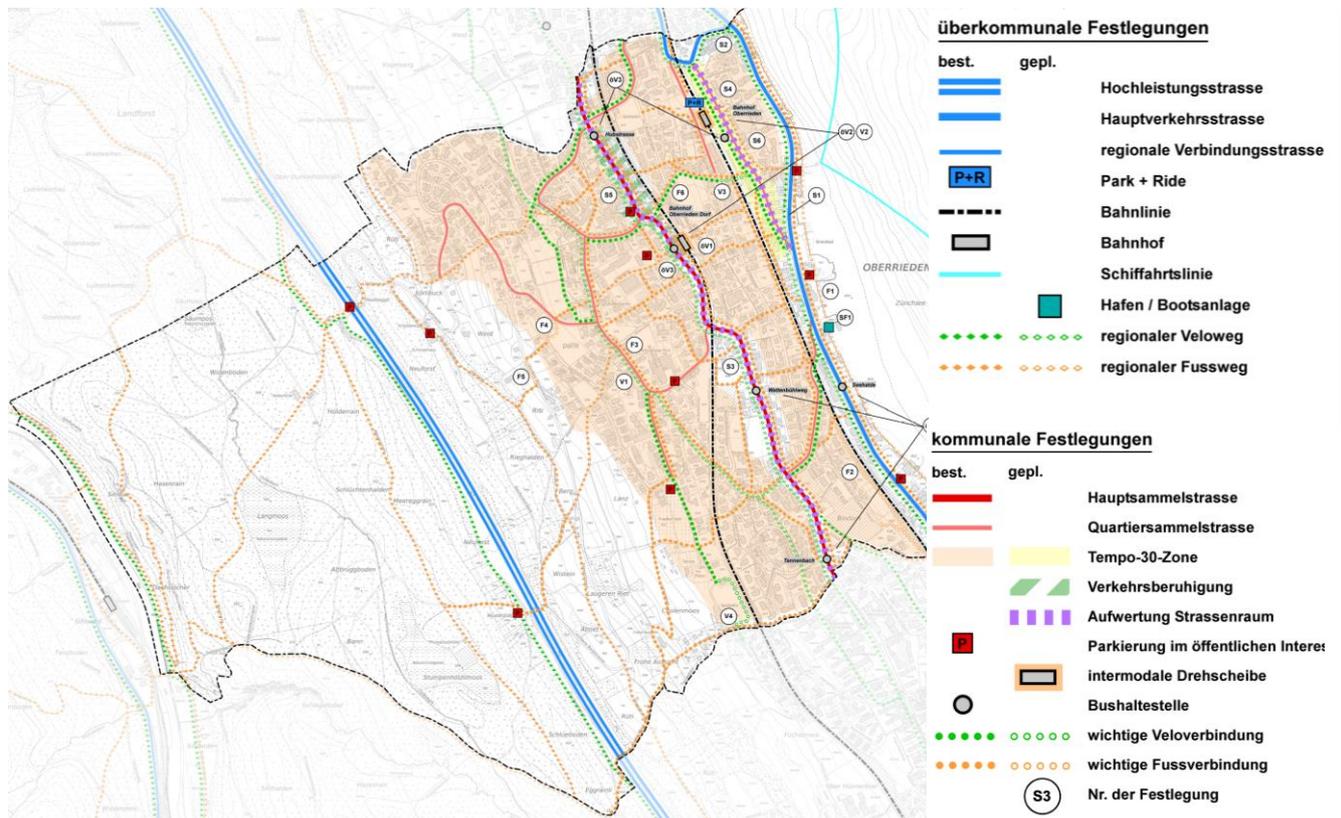


Abb. 1: Richtplankarte kommunaler Richtplan Verkehr (Quelle: SNZ Ingenieure und Planer AG vom 07.10.2022)

### *Öffentlicher Verkehr*

In Ergänzung zu den regionalen Inhalten ist gemäss den kommunalen Festlegungen an den Bahnhöfen «Oberrieden» und «Oberrieden Dorf» ein Ausbau zur intermodalen Drehschleife vorgesehen. Entsprechend sind gewisse Flächen für zukünftige Mobilitätsformen freizuhalten und mit spezifischen Nutzungen die Belebtheit an den Bahnhöfen sicherzustellen. Weiter ist bei allen Bushaltestellen als Massnahme der Ausbau nach den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes vorgesehen.

### *Velonetz*

In der Gemeinde wurden kommunale Velorouten bezeichnet, welche die übergeordneten Festlegungen ergänzen. In Oberrieden besteht ein relativ engmaschiges Veloverkehrsnetz, da sich der Veloverkehr grösstenteils am bestehenden Strassennetz orientiert. Um die Erreichbarkeit von wichtigen Nutzungen und der Nachbargemeinden sicherzustellen sowie die Überwindung der verschiedenen Geländeebenen zu verbessern sind neben der Aufwertung der Alten Landstrasse zwei Netzlücken zu schliessen. Als Massnahme ist die Prüfung Ausbau südliche Unterführung Bahnhof «Oberrieden» und die Schliessung einer Netzlücke neben dem Fussballplatz vorgesehen. Im kommunalen Richtplan ist die regionale Veloparkierungsanlage beim Bahnhof «Oberrieden Dorf» im Richtplantext beschrieben, aber nicht in der Richtplankarte enthalten. Ansonsten werden im Richtplan keine Aussagen zu Veloabstellplätzen gemacht.

### *Fusswegnetz*

In Oberrieden besteht ein dichtes Fusswegnetz, welches die Verbindung von Freiräumen und diversen Nutzungen sicherstellt. In erster Linie sind diese wertvollen Verbindungen und Querungsmöglichkeiten (von Bahnlinien und Autobahn) zu erhalten und zu sichern. Um die Zugänglichkeit in die Quartiere sowie in das Naherholungsgebiet «Shilwald» zu verbessern und die Anbindung von Neubauquartieren sicherzustellen sind gewisse Netzlücken zu schliessen. Zudem sind wichtige bestehende Wegführungen aufzuwerten. Entlang dem Seeufer ist der Seeuferweg als geplante überkommunale Festlegung in der Richtplankarte eingetragen. Gemäss der kommunalen Verkehrsstudie soll dieser wo möglich und mit verhältnismässigem Aufwand realisierbar, direkt am Seeufer umgesetzt werden. Zudem ist unabhängig einer möglichen Realisierung des Seeuferwegs die Zugänglichkeit und die Aufenthaltsqualität für die einzelnen Gebiete / Pärke sowie für die Seestrasse als verbindendes Element zu verbessern.

### *Schifffahrt*

Die Massnahme «Neubau Hafenanlage Oberrieden» aus dem regionalen Richtplan wurde in den kommunalen Richtplan übernommen. Ansonsten sind keine kommunale Massnahmen vorgesehen.

## **Stellungnahme ZPZ**

Gemäss den Festlegungen im kommunalen Richtplan wird eine gute Erschliessung der Gemeinde durch den Fuss-, Velo-, und den öffentlichen Verkehr angestrebt. Die Festlegungen sind zweckmässig um eine Modalsplit-Veränderung zugunsten des ÖVs, Fuss- und Veloverkehrs zu erzielen. Weiter wird auch die Förderung der multimodalen Mobilität begrüsst. Die kommunale Richtplanung nimmt die übergeordneten Planungsvorgaben auf und konkretisiert diese wo erforderlich. Zu den kommunalen Festlegungen hat die ZPZ folgende Hinweise bzw. Anträge:

- Hinweis 5: Die ZPZ empfiehlt, die regionale Veloparkierungsanlage beim Bahnhof «Oberrieden Dorf» sowohl im Richtplantext, als auch in der Richtplankarte zu bezeichnen.
- Antrag 1: Um das Umsetzungsziel «Ausreichende, sichere und gedeckte Abstellplätze an wichtigen Zielorten des Veloverkehrs» zu erreichen, beantragt die ZPZ zu prüfen,

ob kommunale Veloabstellanlagen von öffentlichem Interesse im Richtplan bezeichnet werden sollen.

Antrag 2: Die überkommunale Festlegung Veloverkehr «Zusätzliche Freizeitverbindung Alltag, Pattenstrasse» mit der Massnahme bei Ersatz aufzuheben ist nicht im regionalen Richtplan enthalten. Die ZPZ beantragt, diesen Eintrag zu entfernen.

Hinweis 6: Aufgrund der Ablehnung der Teilrevision 2019 an der Volksabstimmung wird die Umbenennung des Seeuferweges in Zürichseeweg nicht umgesetzt. Deshalb empfehlen wir - in Abstimmung mit dem rechtskräftigen regionalen Richtplan - den Begriff «Seeuferweg» zu verwenden.

Hinweis 7: Die ZPZ begrüsst, dass der Seeuferweg als geplante Fusswegverbindung direkt entlang vom Ufer in der Richtplankarte eingetragen ist. Dies entspricht der Bestrebung der Region. Gemäss dem rechtskräftigen regionalen Richtplan soll der Seeuferweg wo möglich und mit verhältnismässigem Aufwand realisierbar direkt am Wasser geführt werden. Ein Ausweichen auf das Trottoir der Seestrasse soll nur ausnahmsweise und nur für kurze Strecken erfolgen. Im Bereich vom Strandbad ist im regionalen Richtplan der Seeuferweg als bestehende Verbindung eingetragen. Die ZPZ empfiehlt, dies im kommunalen Richtplan entsprechend zu bereinigen.

Hinweis 8: Im regionalen Richtplan (Richtplantext und Themenkarte) ist folgender bestehender Fuss- und Wanderweg durch die Region festgelegt: Nr. 2 «Autobahn, Horgen / Oberrieden mit der Funktion das regionale Erholungsgebiet Aebnet zu erschliessen und die Durchlässigkeit der Autobahn für den Fussverkehr zu erhöhen» Diese Verbindung ist zwecks der überkommunalen Abstimmung im regionalen Richtplan enthalten. Aus dem Eintrag in den Richtplantext und die Themenkarte können keine finanziellen Ansprüche gegenüber dem Kanton geltend gemacht werden. Daher werden die Verbindungen nicht in der Richtplankarte dargestellt und sind in den kommunalen Verkehrsrichtplänen festzuhalten.

Die ZPZ begrüsst, dass die Verbindung in der Richtplankarte als kommunale Verbindung eingetragen und im Richtplantext als «übergeordnete Massnahme» bezeichnet ist. Allerdings ist dies ein bestehender Eintrag und ist im Richtplantext entsprechend unter «Bestand» und nicht unter «übergeordnete Massnahme» aufzuführen.

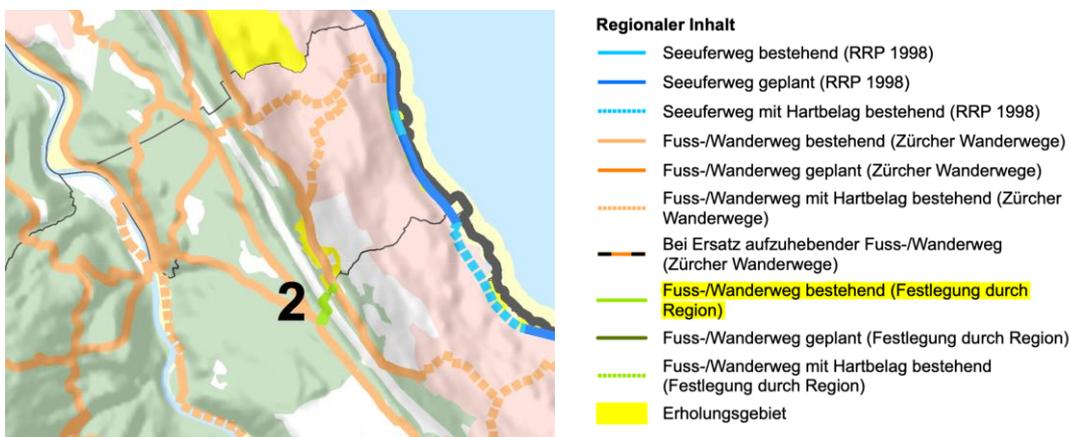


Abb. 2: Themenkarte Fussverkehr, Ausschnitt Gemeinde Oberrieden (Quelle: rechtskräftiger Regionaler Richtplan vom 09.01.2018)

## **E. Abstimmung mit rGVK Zimmerberg**

Bei der Erarbeitung des kommunalen Richtplans Oberrieden wurde das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Zimmerberg berücksichtigt.

### **Stellungnahme ZPZ**

Hinweis 8: Die ZPZ begrüsst, dass der kommunale Richtplan sich an den Strategien und Handlungsschwerpunkten des rGVK Zimmerberg orientiert. Die Massnahmen in Zuständigkeit der Gemeinde wurden mehrheitlich in den kommunalen Richtplan aufgenommen. Einzig der Handlungsschwerpunkt Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzept fehlt und soll von der Gemeinde noch vertieft werden.

Die ZPZ dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme und wünscht für die weiteren Planungsschritte viel Erfolg.

Die Delegiertenversammlung

### **beschliesst:**

1. Die ZPZ beantragt, die oben genannten Anträge bei der Überarbeitung des kommunalen Richtplans zu berücksichtigen.
2. Die übrigen Inhalte nimmt die ZPZ zustimmend zur Kenntnis. Diese entsprechen den Zielsetzungen und Vorgaben der Region gemäss dem rechtskräftigen regionalen Richtplan.
3. Mitteilung durch Protokollauszug an:
  - a) Gemeinde Oberrieden, Hochbau, Alte Landstrasse 32/33, 8942 Oberrieden
  - b) Übrige Verbandsgemeinden
  - c) Sekretariat ZPZ; A

### 3. Kanton Zürich. PBG-Revision «Flexible Parkierungsregelung»

ZPZ-DVB 2022.16 A: 4.02

#### Kanton Zürich. PBG-Revision «Flexible Parkierungsregelung» – Stellungnahme ZPZ im Rahmen der Vernehmlassung

- **Stellungnahme zuhanden der Baudirektion**

Die ZPZ wurde eingeladen, Stellung zu nehmen zur PBG-Revision «flexible Parkierungsregelung». Der Vorstand hat dieses Geschäft am 17. November 2022 beraten und die Delegiertenversammlung an der Sitzung vom 8. Dezember 2022.

#### F. Ausgangslage

Zwei parlamentarische Initiativen wurde von der zuständigen Kommission als Anlass genommen, die § 242–244 des Planungs- und Baugesetz (PBG) unter dem Titel «F. Fahrzeugabstellplätze» umfassender zu revidieren und zu ergänzen. Es sind folgende Änderungen vorgesehen:

- Erstellungspflicht von Abstellplätzen für alle Verkehrsmittel (Autos, Motorräder, Velo, Lastenvelos)
- Neue Regelungen betreffend dem Standort von Parkierungsanlagen
- Reduktion auf Antrag der Bauherrschaft ermöglichen
- Erstellung von Stromanschlüssen
- Neue Regelungen betreffend Parkierungsanlagen von stark verkehrsintensiven Nutzungen
- Erweiterung Zweckbindung Parkplatzersatzabgabe

Zusammenfassend sollen Gemeinden die Möglichkeit erhalten, Vorgaben zur Parkierung flexibler zu gestalten und Mittel aus den Parkplatzersatzabgabefonds flexibler einzusetzen.

In den Vernehmlassungsdokumenten werden die Ausgangslage und die möglichen Auswirkungen auf Kanton, Region & Gemeinden einleitend dargelegt. In der Synopse sind die geplanten Änderungen dem geltenden Recht gegenübergestellt und zusätzlich erläutert. Für einzelne Änderungen werden Varianten vorgeschlagen. Die Variantenentscheide der ZPZ können der nachfolgenden Stellungnahme entnommen werden:

#### G. Stellungnahme ZPZ

##### **Gesamtbeurteilung der vorliegenden Revisionsvorlage**

Die ZPZ begrüsst die vorliegende PBG-Revision. Durch eine solche Flexibilisierung der Parkierungsregelung können wichtige Anreize zur Verlagerung des Modal-Splits in Richtung Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr geschaffen werden. Sie ermöglicht im Einzelfall zweckmässige Lösungen und fördert die Elektromobilität. Die in den Vernehmlassungsunterlagen vorgeschlagene Stossrichtung deckt sich im Grundsatz mit jener der Region, jedoch wünscht sich die Region weniger einengende Vorschriften und mehr Spielraum auf kommunaler Ebene.

#### **Beurteilung der einzelnen Revisionsinhalte und Variantenentscheide**

##### **Änderung § 242 PBG «Zahl der Fahrzeugabstellplätze»**

Gemäss § 242, Absatz 1 PBG soll in der Bau- und Zonenordnung eine nach den örtlichen Verhältnisse zweckmässige Anzahl Abstellplätze festgelegt werden. Mit der Streichung des Ausdrucks «insbesondere für Motorfahrzeuge» im wird hervorgehoben, dass Gemeinden in ihren Bau- und Zonenordnungen nicht nur Regelungen für Motorfahrzeuge treffen sollen. Auch für Velos, Lastenvelos und ähnliche Verkehrsmittel sollen die Gemeinden die erforderliche Anzahl

Abstellplätze definieren. In Absatz 2 wird auf die beispielhafte Aufzählung der überwiegenden Interessen verzichtet, damit die gesetzliche Regelung schlanker wird.

*Stellungnahme ZPZ:*

Die Änderungen werden von der ZPZ begrüsst. Sie sind zeitgemäss und sinnvoll.

**Änderung § 243 PBG «Erstellungspflicht» - Reduktion der Anzahl Abstellplätze**

Um die Reduktion der Anzahl Abstellplätze zu ermöglichen, soll der § 243 PBG folgendermassen ergänzt werden: Gemäss Variante 1 können die Baubehörden auf Antrag der Bauherrschaft im Einzelfall erlauben, die Zahl der Abstellplätze unter den Minimalbedarf zu reduzieren. Mit der Variante 2 soll zusätzlich ergänzt werden, dass sichergestellt werden muss, dass dadurch die Abstellplätze auf öffentlichem Grund nicht übermässig in Anspruch genommen wird. Mit der Variante 3 soll zusätzlich im Grundbuch angemerkt werden, dass bei wiederholter Abweichung die erforderlichen Abstellplätze nachgewiesen oder eine Ersatzabgabe entrichtet werden sollen.

*Stellungnahme ZPZ:*

Die ZPZ begrüsst, dass die Reduktion der Anzahl Abstellplätze auf Stufe Gesetz ermöglicht wird. Es ist der Region wichtig, dass sich diese jedoch nicht negativ auf den öffentlichen Raum auswirkt. Deshalb bevorzugt sie die Variante 2. Mit der Variante 2 besteht eine ausreichende gesetzliche Grundlage, damit die Gemeinden bei der Baueingabe von der Bauherrschaft die Begründung der Reduktion sowie entsprechende Massnahmen (z.B. Mobilitätskonzept) einfordern können.

**Änderung § 244 PBG «Lage und Gestaltung» - Standort der Abstellplätze**

Neu müssen Abstellplätze nicht mehr primär auf dem Baugrundstück erstellt werden. Deshalb ist im Absatz 1 folgende Änderung vorgesehen: Gemäss Variante 1 müssen alle Abstellplätze gut zugänglich sein und in nützlicher Entfernung zum Baugrundstück liegen. Die Variante 2 unterscheidet zwischen Abstellplätze für Motorfahrzeuge, welche sowohl auf dem Baugrundstück, in nützlicher Entfernung davon oder in einer Gemeinschaftsanlage liegen können und den Abstellplätzen für Fahrräder und Motorfahrräder, welche gut zugänglich sein und teilweise in Eingangsnähe liegen müssen.

*Stellungnahme ZPZ:*

Die ZPZ favorisiert die Variante 1. Diese Variante ermöglicht den Kommunen mehr Spielraum bezüglich der Anordnung der Abstellplätze für Fahrräder. Insbesondere im dicht besiedelten Raum ist eine Anordnung von ausreichend Fahrradabstellplätzen auf dem Baugrundstück bzw. in Eingangsnähe teilweise schwierig umzusetzen. Die Variante 1 lässt den erforderlichen Spielraum für attraktiven Lösungen – z.B. auch auf den Nachbargrundstücken – offen.

**Ergänzung § 244 PBG «Lage und Gestaltung» - Stromanschlüsse**

Neu soll im PBG die gesetzliche Grundlage geschaffen werden, dass Stromanschlüsse sowie einen den örtlichen Verhältnissen angepassten Witterungs- und Diebstahlschutz verlangt werden kann.

Mit der Variante 1 erhalten die Gemeinden die gesetzliche Grundlage, die Ausstattung von Abstellplätzen für elektrische Zweiräder (nicht elektrische Motorfahrzeuge) mit Stromanschlüssen in der Bau- und Zonenordnung vorzuschreiben. Gemeinden können aber auch auf die Regelung verzichten.

Mit der Variante 2 der Bestimmung werden Bauherrschaften verpflichtet, eine angemessene Anzahl Abstellplätze mit Stromanschlüssen auszurüsten. Dies gilt für alle Arten von Abstellplätzen. Abstellplätze für Zweiräder sind zusätzlich mit einem Witterungs- und Diebstahlschutz auszustatten.

*Stellungnahme ZPZ:*

Die ZPZ bevorzugt grundsätzlich eine einheitliche, kantonale Regelung gemäss Variante 2. Zudem erachtet sie es als wichtig und zeitgemäss, dass für alle Fahrzeugarten - auch für elektrische Motorfahrzeuge (E-Autos) – eine ausreichende Anzahl Stromanschlüsse erstellt wird. Dabei soll durch die in der jeweiligen Gemeinde zuständige Baukommission definiert, werden was «angemessen» heisst. Die Region ist aber der Meinung, dass auf Gesetzesstufe die Forderung nach einem Witterungs- und Diebstahlschutz zu weit geht.

Antrag 1: Die ZPZ beantragt, die Änderung im PBG wie folgt zu formulieren: „Eine angemessene Anzahl Abstellplätze ist mit Stromanschlüssen auszustatten und mit einer angemessenen Ausrüstung für die Elektromobilität zu versehen.“

Eventualantrag: Falls Antrag 1 nicht stattgegeben wird, beantragt die Region, dass erläutert wird, was unter einem Witterungs- und Diebstahlschutz verstanden wird. Ist hier ein Schutz für die Akkus, das Ladekabel oder für alles inkl. Fahrzeug gemeint? Aus Sicht der ZPZ darf es nicht sein, dass die Gemeinde für Diebstähle oder einen unzureichenden Witterungsschutz haftbar gemacht werden kann.

### **Ergänzung § 244 PBG «Lage und Gestaltung» - Parkieranlagen mit stark verkehrserzeugender Nutzung**

Mit der neuen Bestimmung sollen die negativen Auswirkungen von Parkieranlagen mit einer stark verkehrserzeugenden Nutzung begrenzt werden.

Variante 1: Wenn eine entsprechende Parkieranlage **neu gebaut oder wesentlich erweitert** wird, müssen folgende drei Voraussetzungen a – c kumulativ erfüllt werden: a. durch die Betreiber zu bewirtschaften, b. mehrgeschossig auszuführen, c. mit einer angemessenen Anzahl von Stromanschlüssen auszustatten.

Variante 2: ... wenn eine entsprechende Parkieranlage für Motorfahrzeuge **neu gebaut oder wesentlich geändert** wird, müssen folgende drei Voraussetzungen a – c kumulativ erfüllt werden: a. durch die Betreiber **kostenpflichtig** zu bewirtschaften, b. in **mehrgeschossigen Gebäuden** unterzubringen, c. mit einer angemessenen Anzahl von Stromanschlüssen auszustatten.

#### *Stellungnahme ZPZ:*

Die ZPZ begrüsst, dass mit der obenstehenden Änderung die negativen Auswirkungen von Parkieranlagen mit einer stark verkehrserzeugenden Nutzung begrenzt werden sollen. Sie hat dazu aber folgenden Antrag:

Antrag 2: Es soll nicht unterschieden werden zwischen neu gebauten, wesentlich geänderten oder erweiterten Anlagen. Dies ist rechtlich schon ausreichend geregelt (Bestandesgarantie). Zudem soll die Mehrgeschossigkeit nur unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Zumutbarkeit verlangt werden können. Weiter erachtet die ZPZ die Pflicht zur Ausstattung mit Stromanschlüssen nicht als zielführend, da diese die Attraktivität der Anlagen erhöht bzw. diese bei einer kurzen Aufenthaltsdauer nicht erforderlich sind. Deshalb beantragt die ZPZ, die Änderung im PBG wie folgt zu formulieren: „Parkieranlagen mit einer stark verkehrserzeugenden Nutzung sind: a) durch die Betreiber kostenpflichtig zu bewirtschaften, b) sofern technisch und wirtschaftlich zumutbar mehrgeschossig auszuführen, c) > streichen.“

### **Änderung § 247 PBG «Ersatzabgabe: Pflichten der Gemeinden»**

Die bestehende Zweckbindung der Parkplatzerersatzabgaben ist sehr eng gefasst. Die vorhandenen Fondsmittel können deshalb oft nicht eingesetzt werden. Mit der Variante 1 sollen Fondsmittel zusätzlich zur Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs in der jeweiligen Gemeinde verwendet werden dürfen.

Mit der Variante 2 müssen die Fondsmittel im Bereich der Raum- und Verkehrsplanung verwendet werden. Innerhalb dieser Leitlinien können die Gemeinden über die Zweckbindung bestimmen, müssen aber den Verwendungszweck öffentlich deklarieren.

*Stellungnahme ZPZ:*

Die ZPZ begrüsst, dass die Fondsmittel zusätzlich zur Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs verwendet werden können. Die Klärung des Mitteleinsatzes zugunsten aller Verkehrsmittel ist zu bevorzugen, daher favorisiert die Region die Variante 1.

Die ZPZ dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Die Delegiertenversammlung

**beschliesst:**

1. Die ZPZ beantragt, die oben genannten Anträge bei der Überarbeitung vom Planungs- und Baugesetz zu berücksichtigen.
2. Die ZPZ nimmt die übrigen Anpassungen zur Kenntnis und stellt fest, dass diese im Einklang mit den Zielsetzungen und Vorgaben der Region gemäss dem rechtskräftigen regionalen Richtplan sowie den laufenden Teilrevisionen stehen.
3. Mitteilung durch Protokollauszug an:
  - a) Baudirektion des Kantons Zürich, Amt für Raumentwicklung, Recht und Verfahren, Stampfenbachstrasse 12, 8090 Zürich
  - b) Verbandsgemeinden ZPZ
  - c) Sekretariat ZPZ; A

#### 4. Verschiedenes und Mitteilungen

##### – ZPZ. Regionalverkehr / Aggloprogramm – Information

O. Merlo orientiert, dass ein Aggloprogramm Zimmerberg (5. Generation) vom Amt für Mobilität (AFM) abgelehnt wurde mit der Begründung, dass die angedachten Massnahmen zu wenig weit fortgeschritten wären (zu wenig konkret, zu wenig Akzeptanz in der Politik etc). Es gibt jedoch die Option für die Zimmerberg Gemeinden (namentlich Adliswil, Kilchberg, ggf. Thalwil etc) Massnahmen über das Städtische AP Stadt Zürich / Glatttal einfliessen zu lassen und allenfalls mitfinanzieren zu lassen. Das AFM wird auf die Gemeinden zukommen.

Richterswil ist zudem bereits im AG Obersee beteiligt.

##### – Kanton ZH. Projektbegleitgruppen «Entlastungsstollen und ökolog. Massnahmen Sihl» und «ökolog. Massnahmen am Zürichsee, Richterswil» - Beteiligung ZPZ in Begleitgruppe

Vorstand und Delegierte sind der Auffassung, dass die ZPZ über die Beteiligung der Gemeinden in die Begleitgruppe eingebunden bzw. vertreten sein soll. Wenn die Gemeinden die Unterstützung der ZPZ wünschen, sollen diese sich an die ZPZ wenden. Andernfalls scheint es nicht zwingend, dass die ZPZ in der Projekt-Begleitgruppe direkt vertreten ist. Dies soll der Projektleitung so mitgeteilt werden.

##### – Mitteilungen

R. Strebel, RZU, orientiert zum Projekt «Regionale Naturschutzverordnung Zimmerberg / Knonaueramt», innerhalb welchem er die ZPZ und RZU in der Begleitgruppe vertritt. Aktuell werden die Grundlagen erhoben bzw. liegen vor. Gemäss Zeitplan soll ein Entwurf der Verordnung Mitte 2024 zur Anhörung vorliegen. Die aktuellen Grundlagen und Dokumente werden den Delegierten via RZU Cloud zur Verfügung gestellt. Die entsprechenden Links werden im Protokoll der Arbeitssitzung aufgeführt.

U. Meier orientiert als Mitglied des Kernteams kurz über das RZU Projekt «Strategie RZU-Gebiet 2050» und erwähnt, dass an der ebenfalls heute stattfindenden RZU DV die inhaltliche Stossrichtung beschlossen werden soll. Das Projekt ist anspruchsvoll, alle möchten etwas machen, über den Weg ist man sich aber nicht einig. Er werde zu einem späteren Zeitpunkt inhaltlich informieren können.

Für die Richtigkeit:

Der Sekretär



Marcel Trachsler