

# Teilrevision Planungs- und Baugesetz (PBG) – Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen



Absender

**Sozialdemokratische Partei des Kantons Zürich**

Hallwylstr. 29, 8004 Zürich

Telefon: 044 245 90 00

Fax: 044 241 72 42

Ansprechperson für Rückfragen (Name, E-Mail-Adresse):

Roland Munz, munz@richtplan.ch.

---

Zum Vorentwurf für die Änderung des Planungs- und Baugesetzes (PBG), Teilbereiche Verfahren und Rechtsschutz, nehmen wir wie folgt Stellung:

## 1. Allgemeine Bemerkungen:

### ***Bemerkungen und Anträge:***

Dass stark verkehrserzeugende Nutzungen neu geregelt werden, ist ausdrücklich zu begrüssen. Allerdings ist eine Beteiligung der Verkehrsverursacher an den Kosten der Erschliessung weiterhin nicht vorgesehen. Die Erschliessung obliegt nach wie vor einseitig den Gemeinwesen.

Des Weiteren beantragen wir eine Bestimmung einzuführen, die stark verkehrserzeugende Nutzungen einer gebietsbezogenen (nicht nur projektbezogenen) UVP zu unterstellen.

Die Sanierungspflicht bestehender stark verkehrserzeugender Nutzungen in verkehrlicher Hinsicht ergibt sich im Grundsatz zwar aus dem Umweltrecht des Bundes, sie ist auf kantonaler Stufe jedoch präzisierbar. Die Sanierungspflicht ist derart zu präzisieren, dass die Eingriffe verhältnismässig sein müssen und deshalb in der Regel nur erfolgen, wenn die Erschliessungsqualität insgesamt erhalten oder verbessert werden kann (z.B. durch Erhöhung des ÖV-Angebotes). Eine gesetzliche Regelung der Abgabe- und Bewirtschaftungspflicht dient als Grundlage zur Durchsetzung der kommunalen Parkraumplanung in Gebieten mit erheblichem Publikumsverkehr; dabei ist sicherzustellen, dass private und öffentliche Investitionen in die Erschliessung nicht durch Ausweichparkieren unterlaufen werden können

# Teilrevision Planungs- und Baugesetz (PBG) – Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen

## 2. Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen:

	<i>Text Vorentwurf</i>	<i>Änderungsvorschlag</i>	<i>Begründung / Kommentar</i>
<b>I. Das Planungs- und Baugesetz vom 7. September 1975 wird wie folgt geändert:</b>			
	<p>§ 30</p> <p>Abs. 1 bis 2 unverändert</p> <p>Abs. 3 Der Siedlungsplan kann insbesondere die gemeinde- oder gebietsweise anzustrebende bauliche Dichte festlegen. Im Siedlungsplan sind Eignungsgebiete für stark verkehrserzeugende Nutzungen festzulegen.</p> <p>Abs. 4 unverändert</p>	<p>§ 30</p> <p>Abs. 1 bis 2 unverändert</p> <p>Abs. 3 Der Siedlungsplan kann insbesondere die gemeinde- oder gebietsweise anzustrebende bauliche Dichte festlegen. Im Siedlungsplan sind <u>nach Möglichkeit</u> Eignungsgebiete für stark verkehrserzeugende Nutzungen festzulegen.</p> <p>Abs. 4 unverändert</p>	<p>Die absolute Forderung nach Festlegung von Eignungsgebieten für stark verkehrserzeugende Nutzungen ist unzweckmässig und wäre gegebenenfalls mittels Fristen und anderen Rahmenbestimmungen zu präzisieren. Es wird im neuen § 49 Abs 4 über die regionalen Richtpläne treffend festgestellt, dass derartige Nutzungen gemäss den Vorgaben des regionalen Richtplans auch umzusetzen sind.</p>
	<p>§ 49</p> <p>Abs. 1 bis 3 unverändert</p> <p>Abs. 4 Die Gemeinden setzen die Eignungsgebiete für stark verkehrserzeugende Nutzungen gemäss den Vorgaben des regionalen Richtplans in der Bau- und Zonenordnung um.</p>	Keine Anmerkungen	
	<p>§ 242.</p> <p>Abs. 1 Die Zahl der Abstellplätze für Personewagen und Fahrräder, die bei Neubauten sowie bei wesentlichen Umbauten und Nutzungsänderungen für Bewohner, Beschäftigte, Besucher und Kunden zu erstellen sind, bestimmt sich nach Gesetz und Verordnung sowie nach den ergänzenden kommunalen Bestimmungen.</p> <p>Abs. 2 Im Normalfall soll die Zahl der Abstellplätze so festgelegt werden, dass die Fahrzeuge der Benutzer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes abgestellt werden können.</p>	Im Absatz 3 sind zusätzlich zu berücksichtigen die Erschliessung durch den Fuss- und Fahrradverkehr.	

# Teilrevision Planungs- und Baugesetz (PBG) – Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen

	<i>Text Vorentwurf</i>	<i>Änderungsvorschlag</i>	<i>Begründung / Kommentar</i>
	<p>nen.</p> <p>Abs. 3 Bei der Regelung der Zahl der Abstellplätze sind zu berücksichtigen:</p> <p>a) der Bedarf je nach Art und Mass der Nutzung;</p> <p>b) die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr;</p> <p>c) besondere Verhältnisse.</p>		
	<p>§ 242a.</p> <p>Abs. 1 Die Gemeinden können in der Nutzungsplanung ergänzende Bestimmungen zur kantonalen Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze erlassen.</p> <p>Abs. 2 Die Gemeinden können die minimal erforderliche und die maximal zulässige Zahl der Abstellplätze gemäss der kantonalen Verordnung gebietsweise verringern. In den Eignungsgebieten für stark verkehrserzeugende Nutzungen kann die Zahl der Abstellplätze für einzelne stark verkehrserzeugende Nutzungen oder generell und auch für alle übrigen Nutzungen um bis zu 50 Prozent erhöht werden.</p> <p>Abs. 3 Mit einem Gestaltungsplan ist in den Eignungsgebieten eine Erhöhung der Zahl der Abstellplätze um mehr als 50 Prozent zulässig, falls besondere Gründe hierfür geltend gemacht werden.</p>	<p>Die Zulässigkeit genereller Erhöhungsmöglichkeit der Abstellplätze-Zahl um bis zu 50 Prozent in Einzugsgebieten für stark Verkehr erzeugende Nutzungen ist abzulehnen; die 50prozentige Erhöhungsmöglichkeit eventualiter deutlich zu senken auf 25 Prozent.</p> <p>Die nach oben offene Erhöhungen der Zahl der Abstellplätze bei Vorliegen eines Gestaltungsplanes wie in Absatz 3 vorgesehen ist zu streichen oder eventualiter auf eine maximale Erhöhung von 50 Prozent zu limitieren.</p> <p>Gestützt auf eine Parkraumplanung sind auch Unterschreitungen des PP-Normalbedarfs zu ermöglichen für</p>	

# Teilrevision Planungs- und Baugesetz (PBG) – Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen

	<i>Text Vorentwurf</i>	<i>Änderungsvorschlag</i>	<i>Begründung / Kommentar</i>
		<p>Fälle wie historische Ortskerne (Kernzonen) oder Siedlungen mit so genanntem autofreiem Wohnen (= autoarmes Wohnen).</p> <p>Es ist die Pflicht der Betreiberschaf-ten stark Verkehr erzeugender Nutzungen aufzunehmen, nach neuem Recht nicht mehr zulässige Abstellplätze aufzuheben.</p>	
	<p>§ 242b.</p> <p>Abs. 1 Die Festlegung der Eignungsgebiete für stark verkehrserzeugende Nutzungen im regionalen Richtplan richtet sich hauptsächlich nach der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, nach der angestrebten Siedlungs- und Zentrenstruktur der Region und berücksichtigt die Kapazitäten des übergeordneten und des lokalen Strassennetzes.</p> <p>Abs. 2 Ausserhalb der Eignungsgebiete sind einzelne stark verkehrserzeugende Nutzungen zulässig, wenn sie auf der Grundlage eines Gestaltungsplans erstellt wurden. Die zuständige Planungsregion ist anzuhören. Die Zahl der Abstellplätze kann im Gegensatz zu den Eignungsgebieten nicht über den gemäss Parkplatzverordnung höchstzulässigen Wert erhöht werden.</p>	Keine Anmerkungen	
	<p>§ 242c.</p> <p>Abs.1 Für einzelne Bauten und Anlagen oder für geeignete Gebiete kann an Stelle oder zusätzlich</p>	Auf eine Beschränkung der Möglichkeit auf Festsetzung eines Fahrtenmo-	

# Teilrevision Planungs- und Baugesetz (PBG) – Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen

	<i>Text Vorentwurf</i>	<i>Änderungsvorschlag</i>	<i>Begründung / Kommentar</i>
	<p>zu einer maximal zulässigen Zahl der Abstellplätze für Personenwagen eine vergleichbare maximal zulässige Zahl der Fahrten festgelegt werden.</p> <p>Abs. 2 Die Möglichkeit gemäss Abs. 1 besteht nur auf Antrag des Grundeigentümers.</p> <p>Abs. 3 Wird die maximal zulässige Zahl der Fahrten überschritten, hat der Grundeigentümer eine Abgabe zu leisten. Der Regierungsrat legt die Höhe der Abgabe in der Verordnung fest. Die Gemeinde setzt die Abgabe ein für die Verbesserung der Erschliessung der betreffenden Anlage oder des betreffenden Gebietes, für welches das Fahrtenmodell gilt.</p>	<p>dells einseitig durch die Grundeigentümerschaft ist zu verzichten.</p> <p>Wird am vorgeschlagenen Absatz 2 fest gehalten, ist dieser dahingehend auszudehnen, dass auch die zuständige Gemeinde ein solches Recht bekommt.</p>	
	<p>§ 242d.</p> <p>Abs. 1 Bei stark verkehrserzeugenden Nutzungen hat der Betreiber für die Benützung der öffentlich zugänglichen Abstellplätze eine angemessene Gebühr zu erheben.</p> <p>Abs. 2 Die Pflicht zur Gebührenerhebung gilt für neue und für bestehende Bauten und Anlagen.</p> <p>Abs. 3 Für Parkgebühren im Rahmen der Gebührenpflicht kann ein Betrag bis maximal Fr. 4 pro Stunde festgesetzt werden.</p> <p>Abs. 4 Die Gemeinden legen die Einzelheiten der Gebührenpflicht grundeigentümergebunden fest. Sie können eine generelle Pflicht zur Erhebung von Parkgebühren in den Eignungsgebieten für stark verkehrserzeugende Nutzungen sowie in anderen Teilen des Gemeindegebiets für öffentlich zugängliche Parkplätze vorsehen.</p>	<p>Grundsätzliches:</p> <p>Es ist eine Bestimmung aufzunehmen, wonach eine Rückerstattung der Parkierungsgebühr durch den Betreiber der stark verkehrserzeugenden Anlage sowie durch dessen Mieter- und Untermieterschaft unterbunden wird, damit dem neuen, grundsätzlich begrüßten § 242d Nachachtung verschafft werden kann.</p> <p>Die neue Regelung beinhaltet Unklarheit, wie bestehende Objekte die in SNV-Zonen zu liegen kommen betr. Parkplatzaufrüstung gemäss den neuen Bedingungen gehandhabt werden.</p> <p>Absatz 3:</p> <p>Fixe Beträge ohne Bindung an den allgemeinen Teuerungsindex oder an einen anderen geeigneten Index sind grundsätzlich abzulehnen. Daher beantragen wir den Absatz 3 zu streichen.</p>	

# Teilrevision Planungs- und Baugesetz (PBG) – Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen

	<i>Text Vorentwurf</i>	<i>Änderungsvorschlag</i>	<i>Begründung / Kommentar</i>
	§ 243. wird aufgehoben		Keine Anmerkungen
	§ 243a. Die Parkplätze werden nutzungsbezogen bewilligt und müssen ihrer Zweckbestimmung erhalten bleiben.		Keine Anmerkungen
	§ 243b. Abs. 1 Nicht erforderliche, aber zulässige Abstellplätze für Personenwagen mit vergleichbarer spezifischer Verkehrserzeugungsrate und zulässige Fahrten können innerhalb eines zusammenhängenden Gebietes von einem Grundstück auf ein anderes übertragen werden. Abs. 2 Für stark verkehrserzeugende Nutzungen beschränkt sich die Übertragbarkeit auf das jeweilige Eignungsgebiet. Abs. 3 Solche Übertragungen sind im Grundbuch als öffentlichrechtliche Eigentumsbeschränkung anmerken zu lassen.		Keine Anmerkungen
	§ 244. Abs.1 Die Abstellplätze müssen auf dem Baugrundstück oder in nützlicher Entfernung davon liegen. Abs. 2 Sie müssen auch unter Berücksichtigung		Keine Anmerkungen

# Teilrevision Planungs- und Baugesetz (PBG) – Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen

	<i>Text Vorentwurf</i>	<i>Änderungsvorschlag</i>	<i>Begründung / Kommentar</i>
	<p>eines künftigen Strassenausbaus verkehrssicher angelegt sein; in Strassenabstandsbereichen dürfen Pflichtplätze nur liegen, wenn die spätere Verlegung auf Kosten des Pflichtigen möglich ist und rechtlich gesichert wird.</p> <p>Abs. 3 Eine angemessene Anzahl Abstellplätze ist an leicht zugänglicher Lage für Besucher vorzusehen. Die nicht für Besucher vorgesehenen Plätze müssen unterirdisch angelegt oder überdeckt werden, wenn dadurch die Nachbarschaft wesentlich geschont werden kann, die Verhältnisse es gestatten und die Kosten zumutbar sind.</p>		
	§ 245. Abs. 1 bis 3 unverändert		Keine Anmerkungen
	§ 246. Abs. 1 bis 4 unverändert		Keine Anmerkungen
	<p>§ 247.</p> <p>Abs. 1 Die Gemeinden haben die Abgaben gemäss § 246 in einen Fonds zu legen, der hauptsächlich zu folgenden Zwecken zu verwenden ist:</p> <p>a) Schaffung von Gemeinschaftsanlagen und öffentlichen Abstellplätzen;</p> <p>b) Investitionen für den Ausbau und die Aufwertung des öffentlichen und des privaten Verkehrs;</p> <p>c) Finanzierung von Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs einschliesslich Aufwertung des öffentlichen Raums.</p> <p>Abs. 2 Die Fondsmittel sind jeweils einzusetzen, sobald die Umstände es erlauben.</p>	<p>In Abs. 1 ist unter b) die Zweckbestimmung für einen Ausbau und Aufwertung des privaten Verkehrs zu streichen.</p> <p>In Abs. 1 ist unter c) der Begriff "des Langsamverkehrs" zu ersetzen durch "des Fuss- und des Fahrradverkehrs".</p>	

# Teilrevision Planungs- und Baugesetz (PBG) – Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen

	<i>Text Vorentwurf</i>	<i>Änderungsvorschlag</i>	<i>Begründung / Kommentar</i>
<b>3. Verordnung über Fahrzeugabstellplätze</b>			
§ 1. Diese Verordnung regelt gemäss den Bestimmungen des Planungs- und Baugesetzes und des Massnahmenplans Luftreinhaltung die Einzelheiten betreffend Fahrzeugabstellplätze und Fahrten.			
§ 2. Abs. 1 Der Grenzbedarf ist diejenige Zahl der Abstellplätze für Personwagen, die in Bezug auf eine bestimmte Nutzung notwendig ist ohne Berücksichtigung der Erschliessung mit öffentlichem Verkehr.  Abs. 2 Die einzelnen Werte zur Bestimmung des Grenzbedarfs sind im Anhang A aufgeführt.			
§ 3. Der massgebliche Bedarf ist diejenige Zahl der Abstellplätze für Personwagen, die in Bezug auf eine bestimmte Nutzung unter Berücksichtigung der Erschliessung mit öffentlichem Verkehr sowie der besonderen Verhältnisse mindestens erforderlich resp. maximal zulässig ist.			
§ 4. Abs. 1 Die Erreichbarkeit von Orten durch öffentliche Verkehrsmittel wird in Güteklassen aufgeteilt.  Abs. 2 Die Baudirektion bestimmt gemäss den Vorgaben in Anhang B die Haltestellenkategorien. Gestützt darauf legt der Gemeinderat für das Gemeindegebiet einen Plan der ÖV-Güteklassen fest.  Abs. 3 Fehlt ein Plan gemäss Abs. 2, wird die ÖV-Güteklasse im Baubewilligungsverfahren gestützt auf Anhang B definitiv bestimmt			



# Teilrevision Planungs- und Baugesetz (PBG) – Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen

	<i>Text Vorentwurf</i>	<i>Änderungsvorschlag</i>	<i>Begründung / Kommentar</i>
§ 5.	<p>Besondere Verhältnisse bei der Regelung der Zahl der Abstellplätze können beispielsweise sein:</p> <p>a) bestehende oder sich abzeichnende Überlastungen auf dem übergeordneten oder lokalen Strassennetz;</p> <p>b) Anteile von Fahrrad- und Fussgängerverkehr, die das übliche Mass übersteigen;</p> <p>c) schonungsbedürftige Wohngebiete, Natur- und Heimatschutzobjekte und Gewässer;</p> <p>d) Nutzungen mit besonderen Mobilitätskonzepten;</p> <p>e) Verkehrssicherheit.</p>		
§ 6.	<p>Abs. 1 Als stark verkehrserzeugende Nutzungen (SVN) gelten Bauten und Anlagen, die</p> <p>a) pro Hektare massgeblicher Grundfläche (§ 259 PBG) mindestens 120 Abstellplätze für Personenwagen aufweisen, die nicht der Wohnnutzung dienen, sowie</p> <p>b) Nichtwohn-Nutzungen, die in Folge des zu erwartenden Verkehrsaufkommens der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen oder die über 10 Fahrten pro 100 m<sup>2</sup> massgebliche Bruttogeschossfläche pro Tag erzeugen</p> <p>Abs. 2 In jedem Fall nicht als SVN gelten Bauten und Anlagen, die höchstens 50 Abstellplätze für Personenwagen aufweisen, die nicht der Wohnnutzung zugerechnet werden.</p>	<p>Im Absatz 1 sind zusätzlich Tankstellen mit angeschlossenem Tankstellenshop aufzunehmen, da diese Nutzungsarten kaum je 50 Abstellplätze für Personenwagen aufweisen welche überdies auch kaum der Wohnnutzung zugerechnet werden können (Ausschluss gemäss Abs. 2), jedoch zweifelsfrei stark Verkehr erzeugen.</p>	
§ 7.	<p>Eignungsgebiete für SVN sind Gebiete, die nach den Kriterien von § 242b PBG und Anhang C in den regionalen Richtplänen festgelegt wer-</p>		

# Teilrevision Planungs- und Baugesetz (PBG) – Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen

	<i>Text Vorentwurf</i>	<i>Änderungsvorschlag</i>	<i>Begründung / Kommentar</i>																																																
	den.																																																		
	<p>§ 8. Als öffentlich zugängliche Abstellplätze gelten allgemein zugängliche Kunden- und Besucherparkplätze auch ausserhalb des öffentlichen Strassenraumes, insbesondere Parkierungsanlagen von stark verkehrserzeugenden Nutzungen.</p>																																																		
	<p>§ 9. Abs. 1 Bei Neubauten sowie bei wesentlichen Umbauten und Nutzungsänderungen ist die minimal erforderliche Zahl der Abstellplätze für Personewagen für Bewohner, Beschäftigte, Besucher und Kunden zu erstellen und darf die maximal zulässige Zahl nicht überschritten werden.  Abs. 2 Der massgebliche Bedarf gemäss § 10 ergibt sich aus dem Grenzbedarf (Anhang A) und seiner Reduktion nach den Güteklassen der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sowie aus der Berücksichtigung besonderer Verhältnisse</p>	Bei wesentlichen Umbauten und Nutzungsänderungen ist die Pflicht der Betreiberschaften stark Verkehr erzeugender Nutzungen aufzunehmen, nicht mehr zulässige Abstellplätze aufzuheben.																																																	
	<p>§ 10. Abs. 1 Der massgebliche Bedarf bemisst sich unter Berücksichtigung der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr wie folgt:</p> <table border="1" data-bbox="96 1077 918 1361"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Benutzer Güteklasse ÖV-Erschliessung</th> <th colspan="2">Bewohner</th> <th colspan="2">Beschäftigte</th> <th colspan="2">Besucher und Kunden</th> </tr> <tr> <th>min. %</th> <th>max. %</th> <th>min. %</th> <th>max. %</th> <th>min. %</th> <th>max. %</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Klasse A</td> <td>40</td> <td>60</td> <td>20</td> <td>40</td> <td>30</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Klasse B</td> <td>55</td> <td>80</td> <td>30</td> <td>55</td> <td>40</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>Klasse C</td> <td>70</td> <td>-</td> <td>45</td> <td>75</td> <td>50</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>Klasse D</td> <td>85</td> <td>-</td> <td>60</td> <td>100</td> <td>70</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Klasse E</td> <td>100</td> <td>-</td> <td>90</td> <td>-</td> <td>90</td> <td>110</td> </tr> </tbody> </table>	Benutzer Güteklasse ÖV-Erschliessung	Bewohner		Beschäftigte		Besucher und Kunden		min. %	max. %	min. %	max. %	min. %	max. %	Klasse A	40	60	20	40	30	50	Klasse B	55	80	30	55	40	65	Klasse C	70	-	45	75	50	80	Klasse D	85	-	60	100	70	100	Klasse E	100	-	90	-	90	110		
Benutzer Güteklasse ÖV-Erschliessung	Bewohner		Beschäftigte		Besucher und Kunden																																														
	min. %	max. %	min. %	max. %	min. %	max. %																																													
Klasse A	40	60	20	40	30	50																																													
Klasse B	55	80	30	55	40	65																																													
Klasse C	70	-	45	75	50	80																																													
Klasse D	85	-	60	100	70	100																																													
Klasse E	100	-	90	-	90	110																																													

# Teilrevision Planungs- und Baugesetz (PBG) – Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen

	<i>Text Vorentwurf</i>	<i>Änderungsvorschlag</i>	<i>Begründung / Kommentar</i>
	Abs. 2 Die Gemeinden können den massgeblichen Bedarf gemäss Abs. 1 aufgrund von § 242 a Abs. 2 PBG anpassen, resp. aufgrund besonderer Verhältnisse gemäss § 5 dieser Verordnung verringern.		
	§ 11. Bei Neubauten sowie bei wesentlichen Umbauten und Nutzungsänderungen ist die minimal erforderliche Zahl der Abstellplätze für Fahrräder gemäss Anhang D zu erstellen.		
	§ 12. Abs. 1 Für die Regelung und die Festsetzung einer Zahl der Fahrten von Personenwagen für einzelne Bauten und Anlagen oder für geeignete Gebiete gemäss § 242 c PBG gilt Anhang E. Abs. 2 Ist eine maximale Zahl der Fahrten festgelegt, sind die Fahrten durch den Betreiber zu zählen. Die Ergebnisse sind pro Tag aufzuzeichnen und mindestens jährlich der kommunalen Baubehörde einzureichen.		
	§ 13. Abs. 1 Zur Einhaltung der maximal zulässigen Zahl der Fahrten hat der Grundeigentümer mit der Gemeinde einen Vertrag abzuschliessen über geeignete organisatorische oder verkehrliche Massnahmen sowie über die Höhe der Abgaben und deren Verwendungszweck. Abs. 2 Wird die maximal zulässige Zahl von Fahrten gemäss § 242 c Abs. 3 PBG überschritten, beträgt die Abgabe Fr. 2.00 bis Fr. 4.00 pro überzählige Fahrt.	Die Beträge gemäss Absatz 2 sind höher anzusetzen.  Die Beträge sind zu indexieren.	
	§ 14. Abs. 1 Pro ganze und angefangene Einheit von 50 Abstellplätzen für Bewohner und Beschäftigte und pro ganze und angefangene Einheit von 50		

# Teilrevision Planungs- und Baugesetz (PBG) – Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen

	<i>Text Vorentwurf</i>	<i>Änderungsvorschlag</i>	<i>Begründung / Kommentar</i>
	<p>Abstellplätzen für Besucher und Kunden ist je ein Abstellplatz für die Benützung durch Gehbehinderte auszugestalten.</p> <p>Abs. 2 Bei Bauten und Anlagen mit höchstens 7 Abstellplätzen für Bewohner und Beschäftigte oder mit höchstens 5 Abstellplätzen für Besucher und Kunden kann für den entsprechenden Benützerkreis auf die Ausgestaltung von Abstellplätzen zur Benützung durch Gehbehinderte verzichtet werden.</p>		
	<p>Anhang A</p> <p>Grenzbedarf (§ 2)</p> <p>Der Grenzbedarf ist abhängig von der Nutzungsart und dem Nutzungsmass der Bauten und Anlagen und berücksichtigt einen für die entsprechende Nutzungsart üblichen Anteil an Fahrrad- und Fussgängerverkehr.</p>		

# Teilrevision Planungs- und Baugesetz (PBG) – Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen

	<i>Text Vorentwurf</i>			<i>Änderungsvorschlag</i>	<i>Begründung / Kommentar</i>
	Parkplätze für	Bewohner oder Beschäftigte	Besucher und Kunden		
Nutzungsart					
Wohnen		1 PP/ 80 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP/ 800 m <sup>2</sup> mBGF		
Verkaufsgeschäfte (1) Lebensmittel Nicht-Lebensmittel		1 PP/ 150 m <sup>2</sup> mBGF 1 PP/ 200 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP/ 30 m <sup>2</sup> mBGF (2) 1 PP/ 70 m <sup>2</sup> mBGF (2)		
Gastbetriebe Restaurant, Café Konferenzräume, Säle Hotel		1 PP/ 40 Sitzplätze - 1 PP/ 7 Zimmer	1 PP/ 6 Sitzplätze 1 PP/ 10 Sitzplätze 1 PP/ 2 Zimmer		
Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen, Gewerbe und Industrie (1) publikumsorientierte DL-Betriebe (3) nicht publikumsorientierte DL-Betriebe, Gewerbe Reine Verwaltungs- und Bürobetriebe Industrielle und gewerbliche Fabrikation Lagerflächen		1 PP/ 80 m <sup>2</sup> mBGF 1 PP/ 80 m <sup>2</sup> mBGF 1 PP/ 60 m <sup>2</sup> mBGF 1 PP/ 150 m <sup>2</sup> mBGF 1 PP/ 500 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP/ 100 m <sup>2</sup> mBGF 1 PP/ 300 m <sup>2</sup> mBGF 1 PP/ 500 m <sup>2</sup> mBGF 1 PP/ 750 m <sup>2</sup> mBGF - (2)		
<b>Stark verkehrserzeugende Nutzungen</b> Einkauf Einkaufszentren inkl. Mall, Lager, Restaurants, Mischnutzungen mit hohem Anteil Einkauf Freizeit Kino- und Freizeitzentren, Mischnutzungen mit hohem Anteil Kino und Theater Arbeiten Bürocenter, Gewerbeparks, Mischnutzungen mit hohem Anteil Dienstleistungen, inkl. Schulungs- räumen und Versorgung		1 PP/ 200 m <sup>2</sup> mBGF  1 PP/ 200 m <sup>2</sup> mBGF  1 PP/ 80 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP/ 60 m <sup>2</sup> mBGF  1 PP/ 40 m <sup>2</sup> mBGF  1 PP/ 250 m <sup>2</sup> mBGF		
<p>(1) Gemischte Betriebe sind in entsprechende Teile aufzugliedern                      (2) Güterumschlag / Anlieferung separat                      (3) z.B. Praxen, Coiffeur, Reisebüro                      Bruchteile über 0,5 sind aufzurunden</p> <p>Für weitere, spezielle Nutzungen (wie Schulen, Sporteinrichtungen, Alterswohnen) wird der Grenzbedarf fallweise bestimmt unter Beachtung der einschlägigen SNV-Norm.</p> <p>Abkürzungen:  <i>mBGF</i> massgebliche Bruttogeschossfläche. Sie umfasst alle dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hie-</p>					

# Teilrevision Planungs- und Baugesetz (PBG) – Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen

	<i>Text Vorentwurf</i>	<i>Änderungsvorschlag</i>	<i>Begründung / Kommentar</i>																																						
	<p>für verwendbaren Räume unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen und Sanitäräume samt inneren Trennwänden ohne Aussenwände sowie ohne die nicht anrechenbaren Nebenräume gemäss § 10 ABV.</p> <p><i>PP</i> Parkplatz (Abstellplatz für Personenwagen)</p>																																								
	<p>Anhang B</p> <p>Zuordnung der Bauzonen zu den Güteklassen der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (§ 4)</p> <p>Zwei einfach zu bestimmende Kriterien bilden die Grundlage für die gebietsweise Ermittlung der Qualität der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Bedienungsqualität der Haltestelle (Haltestellenkategorie)</li> <li>- die Erreichbarkeit der Haltestelle (Luftliniendistanz zur Haltestelle)</li> </ul> <p>Haltestellenkategorie:</p> <table border="1" data-bbox="91 979 927 1246"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Kursintervall</th> <th colspan="4">Art des Verkehrsmittels</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Qualitätsgruppe A</th> <th colspan="2">Qualitätsgruppe B</th> </tr> <tr> <th>Bahnknoten</th> <th>Bahnlinie</th> <th>Tram, städt. Bus, FB*, Regionalbus</th> <th>Ortsbus, Quartierbus</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>&lt; 5 Min.</td> <td>I</td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> </tr> <tr> <td>5 - 9 Min.</td> <td>I</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV</td> </tr> <tr> <td>10 - 19 Min.</td> <td>II</td> <td>III</td> <td>IV</td> <td>V</td> </tr> <tr> <td>20 - 39 Min.</td> <td>III</td> <td>IV</td> <td>V</td> <td>V</td> </tr> <tr> <td>40 - 60 Min.</td> <td>IV</td> <td>V</td> <td>V</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Verkehrsmittelarten werden für die Ermittlung des durchschnittlichen Kursintervalles zu den zwei Gruppen A und B zusammengefasst. Innerhalb der gleichen Qualitätsgruppe müssen für die Intervallberechnung alle Verkehrsmittel zusammen berücksichtigt werden. Als Kursintervall gilt der durchschnittliche Abstand zwischen allen Abfahrten der</p>	Kursintervall	Art des Verkehrsmittels				Qualitätsgruppe A		Qualitätsgruppe B		Bahnknoten	Bahnlinie	Tram, städt. Bus, FB*, 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	-		
Kursintervall	Art des Verkehrsmittels																																								
	Qualitätsgruppe A		Qualitätsgruppe B																																						
	Bahnknoten	Bahnlinie	Tram, städt. Bus, FB*, 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	-																																					

# Teilrevision Planungs- und Baugesetz (PBG) – Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen

	<i>Text Vorentwurf</i>	<i>Änderungsvorschlag</i>	<i>Begründung / Kommentar</i>																																		
	<p>Verkehrsmittel der gleichen Qualitätsgruppe jeweils in der Hauptlastrichtung.</p> <p>Üblicherweise massgebend ist die Zeit zwischen 6.00 und 20.00 Uhr (Montag bis Freitag). Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten werden anteilmässig berücksichtigt, analog ist bei Linienüberlagerungen vorzugehen. 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.</p> <p>Geplante und beschlossene Angebotsergänzungen sollen mitgerechnet werden.</p> <p>Als Bahnknoten gelten ausschliesslich folgende Stationen: Bülach, Effretikon, Thalwil, Wetzikon, Winterthur, Zürich HB, Zch.-Altstetten, Zch.-Hardbrücke, Zch.-Stadelhofen, Zch.-Stettbach, Zch.-Oerlikon und Zürich Flughafen.</p> <p>ÖV-Güteklasse:</p> <p>Ausgehend von den Haltestellenkategorien I bis V kann das Baugebiet, abhängig von der Erreichbarkeit der Haltestellen für Fussgänger, in Erschliessungsgüteklassen eingeteilt werden. Es gelten die unten aufgeführten Luftliniendistanzen.</p> <table border="1" data-bbox="91 1066 929 1289"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Haltestellen-kategorie</th> <th colspan="4">Erreichbarkeit der Haltestelle (Distanzen)</th> </tr> <tr> <th>&lt; 300 m</th> <th>300 - 500 m</th> <th>501 - 750 m</th> <th>751 - 1000 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>I</td> <td>Klasse A</td> <td>Klasse A</td> <td>Klasse B</td> <td>Klasse C</td> </tr> <tr> <td>II</td> <td>Klasse A</td> <td>Klasse B</td> <td>Klasse C</td> <td>Klasse D</td> </tr> <tr> <td>III</td> <td>Klasse B</td> <td>Klasse C</td> <td>Klasse D</td> <td>Klasse E</td> </tr> <tr> <td>IV</td> <td>Klasse C</td> <td>Klasse D</td> <td>Klasse E</td> <td>Klasse E</td> </tr> <tr> <td>V</td> <td>Klasse D</td> <td>Klasse E</td> <td>Klasse E</td> <td>Klasse E</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Gebietsabgrenzung der einzelnen ÖV-Güteklassen soll nach plausiblen Gesichtspunkten vereinfacht werden. Dabei sind sowohl natürliche Grenzen (Topografie, Flüsse etc.) als auch künstliche Grenzen (Zonenabgrenzungen, Strassennetz etc.) zu berücksichtigen. Bei besonderen Um-</p>	Haltestellen-kategorie	Erreichbarkeit der Haltestelle (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	Klasse E	IV	Klasse C	Klasse D	Klasse E	Klasse E	V	Klasse D	Klasse E	Klasse E	Klasse E		
Haltestellen-kategorie	Erreichbarkeit der Haltestelle (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	Klasse E																																	
IV	Klasse C	Klasse D	Klasse E	Klasse E																																	
V	Klasse D	Klasse E	Klasse E	Klasse E																																	

# Teilrevision Planungs- und Baugesetz (PBG) – Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen

	<i>Text Vorentwurf</i>	<i>Änderungsvorschlag</i>	<i>Begründung / Kommentar</i>
	<p>ständen (z.B. schwierige Topografie, grössere Höhendifferenzen) wird die nächsttiefere Klasse gewählt oder die Fusswegdistanz entsprechend reduziert.</p> <p>Die Baudirektion erstellt anhand der vorstehenden Bestimmungen einen Plan der Haltestellenkategorien. Er hat deklaratorischen Charakter; er dient als Grundlage für den Plan der ÖVGüteklassen oder die einzelfallweise Bestimmung der ÖV-Gütekategorie gemäss § 4 Abs. 2 und 3 der Verordnung.</p>		
	<p>Anhang C</p> <p>Erschliessungsanforderungen an Eignungsgebiete für stark verkehrserzeugende Nutzungen SVN (§ 7)</p> <p>Erschliessungsanforderungen für SVN:</p> <p>Eignungsgebiete für SVN sollen die nachfolgenden Mindestanforderungen erfüllen; allfällige Ausnahmen oder Abweichungen sind zu begründen und deren Auswirkungen sind nachzuweisen.</p>		



# Teilrevision Planungs- und Baugesetz (PBG) – Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen

	<i>Text Vorentwurf</i>	<i>Änderungsvorschlag</i>	<i>Begründung / Kommentar</i>
	<p>Nutzung OeV (vgl. Anhang B)</p> <p>SVN - Einkauf, SVN - Freizeit</p> <p>Anlagen für Grossanlässe, Einkaufs- und Freizeitzentren</p> <p>Gütekategorie B</p> <p>an MIV gebundene Märkte, lokale Grossläden</p> <p>Gütekategorie C</p> <p>SVN - Arbeiten</p> <p>Dienstleistungsbetriebe</p> <p>Gütekategorie C</p>		

# Teilrevision Planungs- und Baugesetz (PBG) – Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen

	<i>Text Vorentwurf</i>	<i>Änderungsvorschlag</i>	<i>Begründung / Kommentar</i>																								
Anhang D	<p>Zahl der Abstellplätze für Fahrräder (§ 11)</p> <p>Ohne abweichende kommunale Bestimmungen kommen die folgenden Bedarfswerte zur Anwendung.</p> <table border="1" data-bbox="91 555 922 1265"> <thead> <tr> <th data-bbox="91 555 456 643">Abstellplätze für Nutzungsart</th> <th data-bbox="456 555 696 643">Bewohner oder Beschäftigte</th> <th data-bbox="696 555 922 643">Besucher, Kunden, Reisende und Schüler</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="91 643 456 699"><b>Wohnen</b></td> <td data-bbox="456 643 696 699">1 VP / 40 m<sup>2</sup> mBGF 1)</td> <td data-bbox="696 643 922 699">–</td> </tr> <tr> <td data-bbox="91 699 456 794"><b>Verkaufsgeschäfte</b> Lebensmittel, tägliche Güter Nicht-Lebensmittel</td> <td data-bbox="456 699 696 794">1 VP / 500 m<sup>2</sup> mBGF 1 VP / 500 m<sup>2</sup> mBGF</td> <td data-bbox="696 699 922 794">1 VP / 100 m<sup>2</sup> mBGF 1 VP / 500 m<sup>2</sup> mBGF</td> </tr> <tr> <td data-bbox="91 794 456 850"><b>Gastbetriebe Restaurants</b></td> <td data-bbox="456 794 696 850">Beschäftigte separat</td> <td data-bbox="696 794 922 850">1 VP / 5 Sitzplätze</td> </tr> <tr> <td data-bbox="91 850 456 1018"><b>Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen, Gewerbe, Industrie</b> publikumsorientierte DL 2) nicht publikumsorientierte DL, Gewerbe industrielle &amp; gewerbl. Fabrikation</td> <td data-bbox="456 850 696 1018">1 VP / 400 m<sup>2</sup> mBGF 1 VP / 400 m<sup>2</sup> mBGF 1 VP / 800 m<sup>2</sup> mBGF</td> <td data-bbox="696 850 922 1018">1 VP / 500 m<sup>2</sup> mBGF 1 VP / 1'000 m<sup>2</sup> mBGF –</td> </tr> <tr> <td data-bbox="91 1018 456 1098"><b>Spezialnutzungen</b> Bahnhöfe, ÖV-Haltestellen</td> <td data-bbox="456 1018 696 1098">Beschäftigte separat</td> <td data-bbox="696 1018 922 1098">1 VP / 5 Wegreisende</td> </tr> <tr> <td data-bbox="91 1098 456 1193"><b>Ausbildungsstätten</b> Unterstufe, Mittel-/Oberstufe Gymn./Hochschulen</td> <td data-bbox="456 1098 696 1193">Beschäftigte separat</td> <td data-bbox="696 1098 922 1193">1 VP / 3 SchülerInnen</td> </tr> <tr> <td data-bbox="91 1193 456 1265">weitere (z.B. Einkaufszentren)</td> <td data-bbox="456 1193 696 1265">individuelle Untersuchungen</td> <td data-bbox="696 1193 922 1265">individuelle Untersuchungen</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="69 1289 922 1434">1) mBGF = massgebliche Bruttogeschossfläche. Sie umfasst alle dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren Räume unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen und Sanitärräume samt inneren Trennwänden</p>	Abstellplätze für Nutzungsart	Bewohner oder Beschäftigte	Besucher, Kunden, Reisende und Schüler	<b>Wohnen</b>	1 VP / 40 m <sup>2</sup> mBGF 1)	–	<b>Verkaufsgeschäfte</b> Lebensmittel, tägliche Güter Nicht-Lebensmittel	1 VP / 500 m <sup>2</sup> mBGF 1 VP / 500 m <sup>2</sup> mBGF	1 VP / 100 m <sup>2</sup> mBGF 1 VP / 500 m <sup>2</sup> mBGF	<b>Gastbetriebe Restaurants</b>	Beschäftigte separat	1 VP / 5 Sitzplätze	<b>Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen, Gewerbe, Industrie</b> publikumsorientierte DL 2) nicht publikumsorientierte DL, Gewerbe industrielle & gewerbl. Fabrikation	1 VP / 400 m <sup>2</sup> mBGF 1 VP / 400 m <sup>2</sup> mBGF 1 VP / 800 m <sup>2</sup> mBGF	1 VP / 500 m <sup>2</sup> mBGF 1 VP / 1'000 m <sup>2</sup> mBGF –	<b>Spezialnutzungen</b> Bahnhöfe, ÖV-Haltestellen	Beschäftigte separat	1 VP / 5 Wegreisende	<b>Ausbildungsstätten</b> Unterstufe, Mittel-/Oberstufe Gymn./Hochschulen	Beschäftigte separat	1 VP / 3 SchülerInnen	weitere (z.B. Einkaufszentren)	individuelle Untersuchungen	individuelle Untersuchungen	Die Zahl der Abstellplätze für Fahrräder ist höher anzusetzen.	
Abstellplätze für Nutzungsart	Bewohner oder Beschäftigte	Besucher, Kunden, Reisende und Schüler																									
<b>Wohnen</b>	1 VP / 40 m <sup>2</sup> mBGF 1)	–																									
<b>Verkaufsgeschäfte</b> Lebensmittel, tägliche Güter Nicht-Lebensmittel	1 VP / 500 m <sup>2</sup> mBGF 1 VP / 500 m <sup>2</sup> mBGF	1 VP / 100 m <sup>2</sup> mBGF 1 VP / 500 m <sup>2</sup> mBGF																									
<b>Gastbetriebe Restaurants</b>	Beschäftigte separat	1 VP / 5 Sitzplätze																									
<b>Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen, Gewerbe, Industrie</b> publikumsorientierte DL 2) nicht publikumsorientierte DL, Gewerbe industrielle & gewerbl. Fabrikation	1 VP / 400 m <sup>2</sup> mBGF 1 VP / 400 m <sup>2</sup> mBGF 1 VP / 800 m <sup>2</sup> mBGF	1 VP / 500 m <sup>2</sup> mBGF 1 VP / 1'000 m <sup>2</sup> mBGF –																									
<b>Spezialnutzungen</b> Bahnhöfe, ÖV-Haltestellen	Beschäftigte separat	1 VP / 5 Wegreisende																									
<b>Ausbildungsstätten</b> Unterstufe, Mittel-/Oberstufe Gymn./Hochschulen	Beschäftigte separat	1 VP / 3 SchülerInnen																									
weitere (z.B. Einkaufszentren)	individuelle Untersuchungen	individuelle Untersuchungen																									

# Teilrevision Planungs- und Baugesetz (PBG) – Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen

	<i>Text Vorentwurf</i>	<i>Änderungsvorschlag</i>	<i>Begründung / Kommentar</i>
	<p>ohne Aussenwände sowie ohne die nicht anrechenbaren Nebenräume gemäss § 10 ABV.</p> <p>2) z.B. Praxen, Coiffeur, Reisebüro</p> <p>VP    Abstellplatz für Fahrrad (Veloabstellplatz)</p> <p>Bruchteile über 0,5 sind aufzurunden.</p> <p>Der Bedarf wird für jede Nutzung separat bestimmt. Die resultierenden Werte werden addiert.</p> <p>Die obigen Bedarfswerte entsprechen mittleren Werten gemäss der VSS-Norm "Leichter Zweiradverkehr – Abstellanlagen, Bedarfsermittlung" (SN 640 065) vom Oktober 1996 und sind somit auf eine bezüglich Topographie und Siedlungsstruktur mittlere Eignung für den Fahrradverkehr ausgerichtet (Stufe B). Für besondere örtliche Verhältnisse (z.B. hohe Bedeutung des Zweiradverkehrs oder besondere Eignung) können diese Bedarfswerte in kommunalen Erlassen erhöht werden.</p>		