

Parkierung im öffentlichen Raum

## KONZEPT

Vom Gemeinderat verabschiedet am  
23. März 2022 zu Handen der  
Gemeindeversammlung vom 20. Juni 2022



<b>Inhalt</b>	<b>1 EINLEITUNG</b>	<b>3</b>
	<b>2 ANALYSE</b>	<b>4</b>
	2.1 Grundlagen	4
	2.2 Rechtliche Rahmenbedingungen	5
	2.3 Öffentliche Parkierung	6
	2.4 Strassennetz	9
	2.5 Verkehrssicherheit	11
	2.6 Erkenntnisse aus der Analyse	12
	<b>3 ZIELE UND HANDLUNGSFELDER</b>	<b>13</b>
	3.1 Ziele	13
	3.2 Handlungsfelder	13
	<b>4 KONZEPT</b>	<b>16</b>
	4.1 Strassenparkierung	16
	4.2 Parkierungsanlagen	17
	4.3 Hinweise zur Umsetzung	20
	4.4 Kosten	20
	<b>5 ZUSTÄNDIGKEITEN</b>	<b>22</b>
	<b>ANHANG I</b>	<b>24</b>

**Auftraggeberin**

Gemeinde Lindau

**Bearbeitung**

SUTER • VON KÄNEL • WILD  
Tabea Marfurt

**Titelbild**

Parkschild Lindau, Sibylle Nyffeler

# 1 EINLEITUNG

## Ausgangslage

Die Gemeinde Lindau möchte die Bewirtschaftung der Parkfelder auf öffentlichem Grund überprüfen und neu ordnen.

Es besteht weder eine Parkierungsverordnung noch erhebt die Gemeinde eine Nachtparkgebühr. Für die private Parkierung gilt Art. 26 BZO (in Revision), der Bedarf ist grundsätzlich auf privatem Grund abzudecken. Gemäss Polizeiverordnung dürfen auf öffentlichem Grund Fahrzeuge und Anhänger nicht länger als 72 Stunden ununterbrochen abgestellt werden. Darin ist auch eine mögliche Gebührenerhebung vorgesehen.

Ausserdem enthält der kommunale Verkehrsplan (in Revision, Stand öffentliche Auflage) Aussagen zum Standort und Umfang von öffentlichen Parkierungsanlagen.

In den Ortsteilen Eschikon, Grafstal, Lindau sowie Tagelswangen sind weisse Parkfelder auf den Strassen ausgeschieden.

Aus Sicherheitsgründen sind entlang von gewissen schmalen Strassen Parkierungsverbote signalisiert.

## Aufgabe

Es soll eine Bewirtschaftung der bestehenden öffentlichen Strassen und Parkplätze (Parkplätze im Eigentum der Gemeinde) von Lindau geprüft werden.

## Konzept Parkierung

Als Grundlage für die Regelung die angebotsorientierte Lenkung und Bewirtschaftung der bestehenden öffentlichen Parkplätze von Lindau ist ein Parkplatzkonzept auszuarbeiten. Anzustreben ist eine möglichst einheitliche und im Vollzug einfache Regelung, die politisch getragen wird.

Im Fokus der Arbeit stehen primär die öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen auf öffentlichem Grund. Die privaten Parkierungsanlagen sowie die Parkierungsmöglichkeiten auf den Privatstrassen sind nicht Gegenstand dieser Arbeit. Die Raststätte und der Bahnhof Kempththal sowie das private Areal "The Valley" werden nicht in das Konzept miteinbezogen.

## Einbezug der Bevölkerung

Der Einbezug der Bevölkerung ist zur Erlangung einer tragfähigen Lösung wichtig. Im Rahmen einer öffentlichen Auflage und Informationsveranstaltung wurde die Konzeption der Bevölkerung vorgestellt und die eingegangenen Anliegen behandelt.

## 2 ANALYSE

### 2.1 Grundlagen

#### Raumentwicklungsstrategie

Unter dem Punkt V3 in der Raumentwicklungsstrategie ist festgehalten, dass künftig beobachtet werden soll, ob das ungeordnete Parkieren aufgrund von Flughafen-Ausweichverkehr und/oder Arbeitsplatzentwicklung zunimmt.

#### Richt- und Nutzungsplanung

Art. 26 der Bau- und Zonenordnung regelt den erforderlichen Bedarf an Abstellplätzen bei Bauvorhaben. Dieser Bedarf ist gemäss § 242 PBG grundsätzlich auf dem privaten Grund nachzuweisen.

Der kommunale Richtplan Verkehr befindet sich aktuell in Revision. Im Stand gemäss öffentlicher Auflage sind die kommunalen Anlagen "Strickhof Eschikon" und "Schwimmbad Grafstal" bezeichnet sowie eine geplante P+R Anlage am Bahnhof Kempptthal.

#### Polizeiverordnung

Gemäss Polizeiverordnung dürfen auf öffentlichem Grund Fahrzeuge und Anhänger nicht länger als 72 Stunden ununterbrochen abgestellt werden. Eine mögliche Gebührenerhebung ist ebenfalls vorgesehen.

#### Regelungsübersicht der umliegenden Gemeinden

Die umliegenden Gemeinden regeln die Parkierung auf öffentlichem Grund unterschiedlich:

	Weisse Zone	Blaue Zone	Anwohnerkarte	Gebühren	Nachtparkgebühr
Winterthur		X	X	X	X
Illnau-Effretikon	X		X	X	X
Bassersdorf	X	X	X		
Wangen-Brüttisellen	X		X		
Volketswil		X	X		
Brütten	Keine Regelung				
Nürens Dorf	Keine Regelung				

## 2.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

### Anordnung PP hat grundsätzlich auf Privatgrund zu erfolgen

Die Erstellung von Parkplätzen, welche privat benützt werden können, ist an sich nicht Aufgabe der Gemeinde. In §§ 242 ff PBG ist die Erstellung von Parkplätzen geregelt, abhängig von der jeweiligen Nutzung der einzelnen Bauten. Für sämtliche Nutzungen sind die zu erstellenden Parkplätze klar definiert. Die Anordnung der Parkplätze hat in der Regel auf dem eigenen Grundstück zu erfolgen.

### Signalisation von Parkierungsflächen

Die Signalisation von Parkierungsflächen richtet sich nach Art. 48 SSV (Signalisationsverordnung). Danach können die Parkzeit und die Parkberechtigung beschränkt sowie die Parkordnung speziell mit Zusatztafeln geregelt werden. Es wird grundsätzlich zwischen gebührenpflichtigen und gebührenfreien Parkplätzen unterschieden.

Die Markierung der Parkfelder muss durch die Kantonspolizei bewilligt werden und richtet sich nach Art. 79 Abs. 1 SSV. Signalisationen werden auf Antrag der Gemeinde durch die Kantonspolizei verfügt. Verfügungen sind öffentlich auszuschreiben.

### Grundsatz Parkieren im Strassenraum

Nach Art. 37 SVG (Strassenverkehrsgesetz) dürfen Fahrzeuge überall abgestellt werden, solange die Verkehrssicherheit nicht negativ beeinflusst wird. Sobald jedoch Parkfelder markiert sind, ist es nicht gestattet, neben den Feldern zu parkieren. Erst ab einer gewissen Distanz (ca. 30 m) zum nächsten Parkfeld darf wieder ausserhalb von Parkfeldern parkiert werden.

### Privatstrassen

Bei Privatstrassen, welche öffentlich zugänglich sind, können gemäss Art. 113 Signalisationsverordnung (SSV) nur mit dem schriftlichen Einverständnis der Grundeigentümer Verkehrsanordnungen/Verkehrsbeschränkungen wie zum Beispiel Tempo 30 vorgesehen werden. Die Bewirtschaftung von Parkplätzen kann in der Regel nicht auf Privatstrassen vorgesehen werden. Diese werden im Parkierungskonzept nicht behandelt.

### Parkplatzbewirtschaftung

Für die Parkplatzbewirtschaftung sind aufgrund des Strassenverkehrsgesetzes die folgenden beiden Möglichkeiten denkbar:

Beschränkung Parkdauer



Es wird nur die Parkdauer beschränkt, aber keine Gebühr erhoben. Die Beschränkung der Parkdauer kann frei gewählt werden.

Erhebung von Gebühren



Mittels Parkuhren wird auf den Parkfeldern eine parkdauerabhängige Gebühr erhoben, wobei zugleich die Festsetzung einer maximalen Parkdauer möglich ist. Der Tarif kann nach Bedarf angesetzt werden.

Privilegierung von Nutzergruppen



Bei beiden Parkierungsregimes sind Ausnahmen möglich, die gewisse Nutzergruppen privilegieren. Der Erwerb dieser Privilegien wird in der Regel mit einer Gebühr belegt. Die Ausnahmen sind auf einer Zusatztafel am betreffenden Signal aufzuführen.

## 2.3 Öffentliche Parkierung

### Definition

Als öffentliche Parkierung werden vorliegend sämtliche Parkfelder auf öffentlichem Grund (Strassen und Parkierungsanlagen) verstanden, die von der Öffentlichkeit genutzt werden können und sich im Eigentum der Gemeinde befinden. Die Karten am Ende des Unterkapitels zeigt die Anlagen in der Übersicht.

### Angebot Parkierungsanlagen

Das Angebot an Parkierungsanlagen ist in den meisten Fällen einer konkreten Nutzung zugeordnet (Badi, Gemeindeverwaltung, Strickhof).

Es gibt rund 250 Parkfelder in Parkierungsanlagen, die öffentlich zugänglich sind. Für die Parkfelder beim Gemeindehaus besteht eine zeitliche Beschränkung von 10 h, die Parkfelder bei den Sportanlagen in Grafstal sind auf 4 h beschränkt. Alle übrigen Parkfelder sind nicht bewirtschaftet. Gebühren werden derzeit nirgends in der Gemeinde erhoben.

Weitere Parkierungsanlagen, welche sich nicht auf öffentlichem Grund befinden (gelbe Parkfelder) werden im Parkierungskonzept nicht behandelt. Dies betrifft z.B. die Parkfelder von Schulhäusern oder dem Strickhof sowie Parkfelder auf Privatstrassen. Sie stehen nur den Nutzern dieser Anlagen zur Verfügung.

### Übersicht Anlagen

Parkplatzbezeichnung	Anzahl Parkfelder	Regime / Tarif
Grafstal, Badi	85*	–
Grafstal, Elend	80*	–
Grafstal, Sportanlage	70*	Mo-Fr max. 4 h
Kemptthal, Pfäffikerstrasse	9	–
Lindau, Gemeindehaus	15	Mo-Fr, 7–19 Uhr max. 10 h
Tagelswangen, Brückenwaage	4	–
Tagelswangen, Ringstrasse (verfügbar ab 2022)	26*	–
<b>Total rund</b>	<b>289</b>	

\* Für Anlagen ohne Markierung einzelner Felder wurde eine Annahme getroffen.

### Angebot Markierte Parkfelder entlang öffentlicher Strassen

In Lindau gibt es mehrere Strassenabschnitte mit markierten Parkfeldern im öffentlichen Strassenraum. Dies betrifft die Ortsteile Eschikon, Lindau, Tagelswangen und Grafstal. Diese Parkfelder sind weiss markiert und nicht beschränkt.

#### Übersicht Strassenparkierung

Parkplatzbezeichnung	Anzahl Parkfelder	Regime / Tarif
Eschikon, Haldenstrasse	29*	–
Grafstal, Dorfstrasse	12*	–
Grafstal, Koloniestrasse	18*	–
Grafstal, Rikonerstrasse	27*	–
Lindau, Lättenstrasse	4*	–
Lindau, Im Chrummenacher	3*	–
Tagelswangen, Buckstrasse	15*	–
Tagelswangen, Falkenstrasse	16*	–
Tagelswangen, Grundacherstrasse	10*	–
Tagelswangen, Huebstrasse	9*	–
Tagelswangen, Rietstrasse	8*	–
Tagelswangen, Ringstrasse	16*	–
<b>Total rund</b>	<b>167</b>	

\* Für Abschnitte ohne Markierung einzelner Felder wurde eine Annahme getroffen.

### Angebot Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum

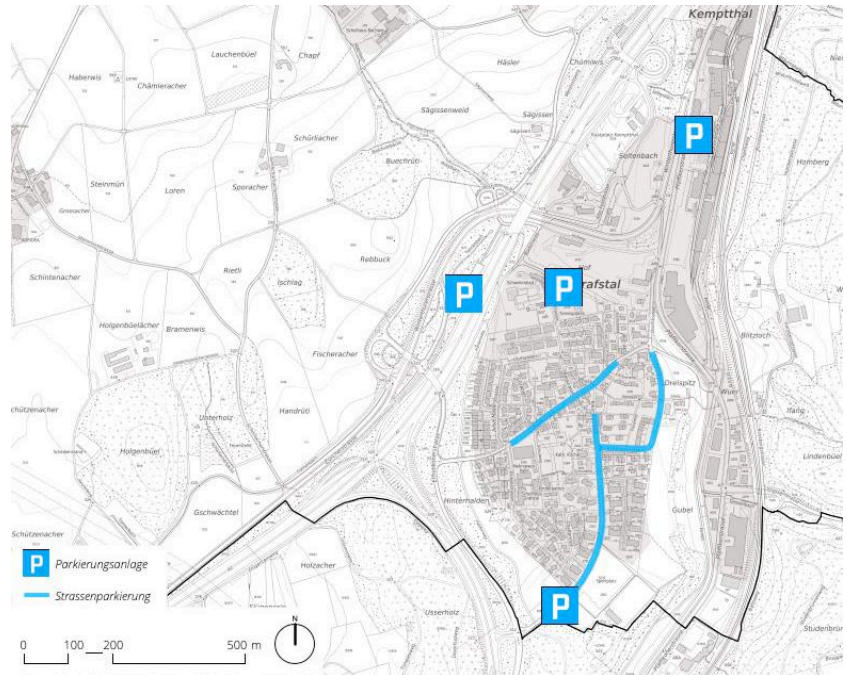
ohne Signalisation/Markierung

Zusätzlich zu den markierten Parkfeldern entlang öffentlicher Strassen bestehen auf Quartierstrassen in Lindau zahlreiche Parkierungsmöglichkeiten auf der Fahrbahn. Diese Parkierungsmöglichkeiten sind nicht markiert. Eine Abschätzung der Anzahl Möglichkeiten ist deshalb nicht möglich. Die Parkfelder sind allesamt nicht beschränkt.

### Auslastung

Zur Auslastung des bestehenden Angebots liegen keine Erhebungen vor. Gemäss den Erfahrungen der Gemeinde sind die Parkfelder mehrheitlich gut ausgelastet, aber nicht überlastet. Die Parkierungsanlage Elend wird im Sommer und zu speziellen Anlässen benötigt.

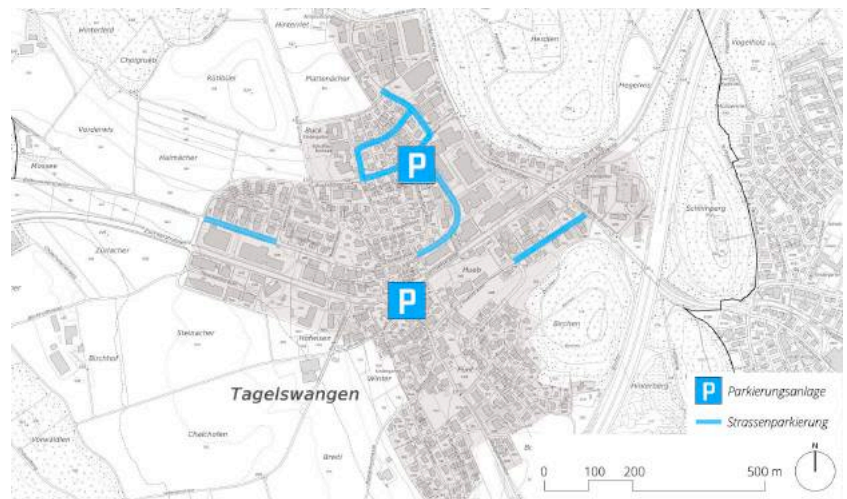
### Bestand Grafstal



### Bestand Eschikon und Lindau



### Bestand Tagelswangen





## 2.4 Strassennetz

### Funktion und Ausbaugrad der Strasse

Ob eine Strasse für die Parkierung grundsätzlich geeignet ist, kann anhand der Funktion der Strasse sowie deren Breite beurteilt werden. Sämtliche Strassen wurden gemäss untenstehender Klassierung beurteilt.

### Parkieren nicht erwünscht

Auf folgenden Strassentypen ist das Parkieren im Strassenraum nicht erlaubt oder nicht erwünscht:

- Kantonsstrasse
- Strassen mit Radstreifen
- Strassen ausserorts
- Feldwege

Auf diesen Strassen sind die Interessen des Verkehrsflusses sowie die Verkehrssicherheit bestimmter Verkehrsteilnehmer höher zu gewichten als die Parkierung.

### Für Parkieren ungeeignet

Auf folgenden Strassentypen ist das Parkieren aus dem Aspekt der Verkehrssicherheit nicht erwünscht resp. aufgrund der übergeordneten Gesetze nicht zulässig:

- Strassen < 5 m Breite
- Abschnitte in Kurven und Knotenbereichen

### Für Parkieren geeignet

Auf folgenden Strassentypen ist das Parkieren grundsätzlich erlaubt:

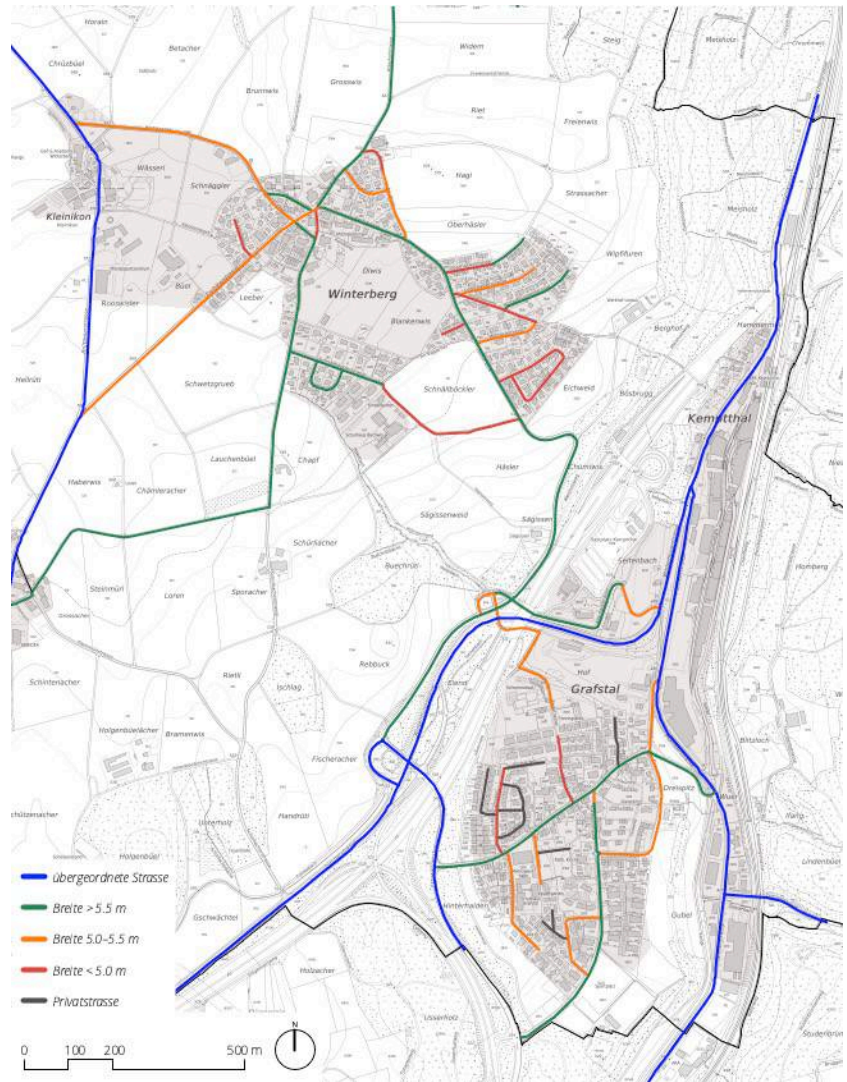
- übersichtliche Strassen > 5.5 m Breite

### Strassen zwischen 5–5.5 m Breite

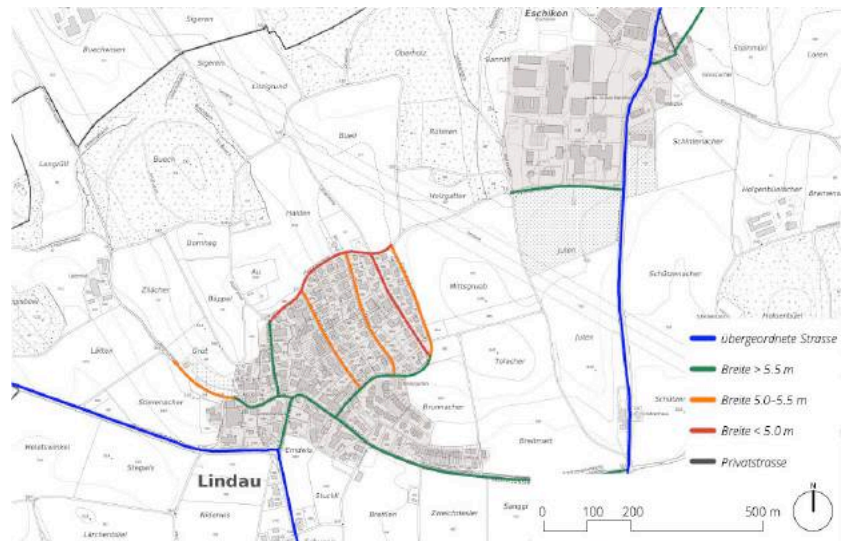
Die Strassen zwischen 5 m und 5.5 m Breite können nicht eindeutig zugeordnet werden. Für eine Markierung von Parkfeldern sind diese in der Regel zu schmal. Sind keine Markierungen vorhanden, wird meistens platzsparend parkiert und die Vorbeifahrt anderer Fahrzeuge kann gewährleistet werden.

Die nachfolgenden Analysekarten zeigen die Kategorisierung des Strassennetzes der Gemeinde Lindau aufgrund der Strassenbreite.

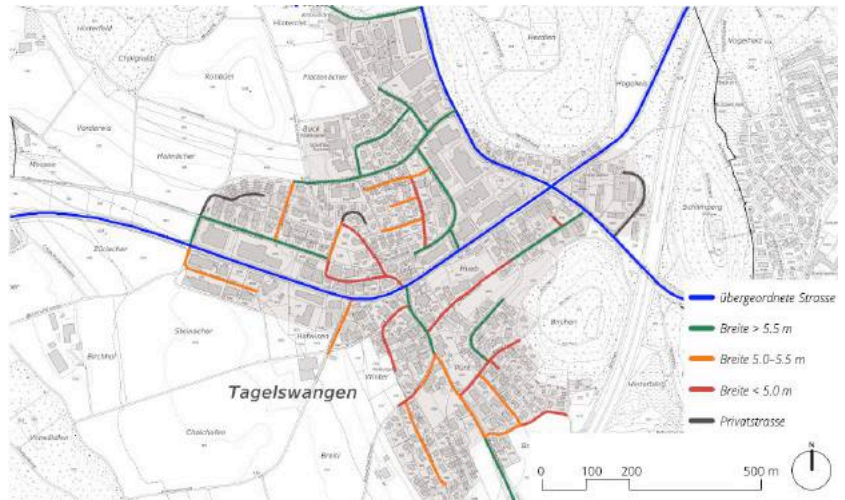
### Strassennetz Grafstal, Kempthal und Winterberg



### Strassennetz Eschikon und Lindau



## Strassennetz Tagelswangen

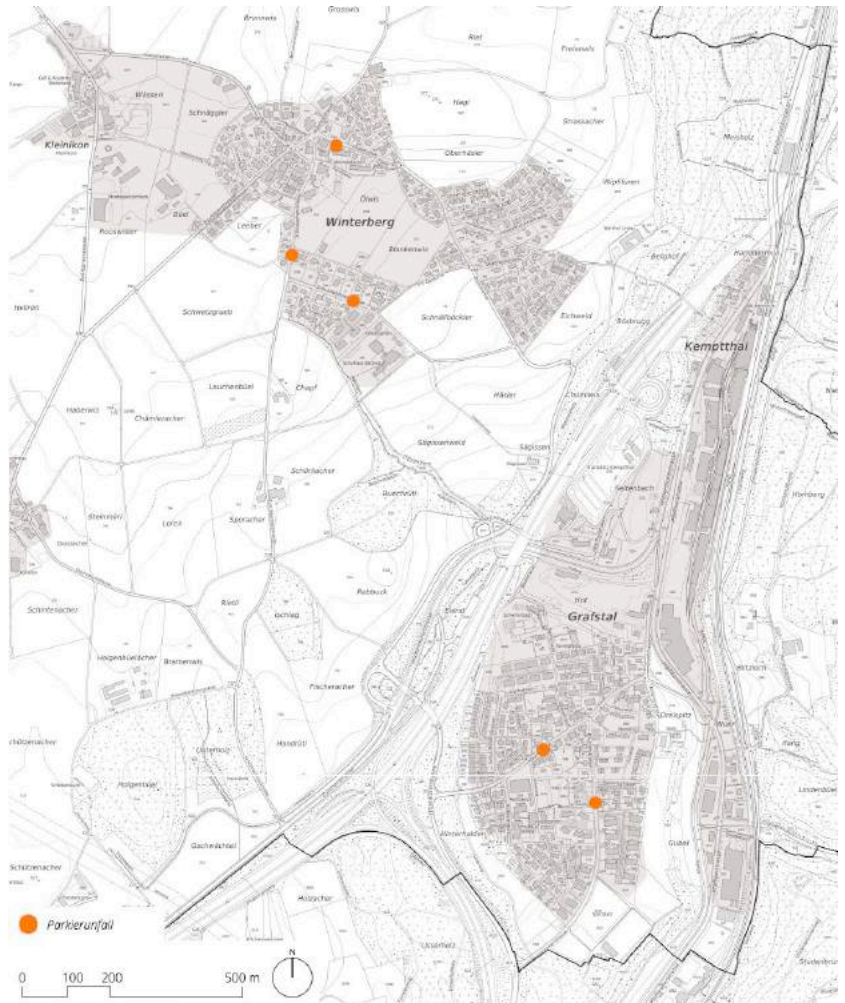


## 2.5 Verkehrssicherheit

### Parkierungsunfälle

Die Unfallstatistik zwischen dem 1.6.2016 und 31.5.2021 zeigt, dass es 19 Unfälle im Zusammenhang mit der Parkierung gegeben hat. Die Bereiche der Autobahn und der Raststätte sind von der Statistik ausgenommen. Es gibt keine Unfallschwerpunkte.

### Unfallpunkte Winterberg und Grafstal



## Unfallpunkte Tagelswangen



## Parkverbot

Nebst den Signalisationen zu Parkierungsmöglichkeiten sind einzelne Strassenabschnitte mit einem Parkverbot belegt. In der Regel verhindert dies ungeordnetes Parkieren (z.B. im Umfeld der Badi Grafstal) und stellt das ungehinderte Passieren des öffentlichen Verkehrs sowie von Sicherheitsfahrzeugen sicher.

## Keine Sicherheitsdefizite

Die Parkierung im öffentlichen Strassenraum führt derzeit nicht grundsätzlich zu einem Sicherheitsdefizit.

## 2.6 Erkenntnisse aus der Analyse

### Fazit

Es können folgende Erkenntnisse aus der Analyse gezogen werden:

- Das Angebot an Parkfeldern im öffentlichen Raum ist grundsätzlich ausreichend.
- Eine Mehrheit der Parkfelder auf öffentlichem Grund wird tagsüber nicht bewirtschaftet und ist somit ohne Lenkung. Es bestehen vereinzelt Beschränkungen, die sich im Grundsatz bewährt haben für den jeweiligen Standort.
- Die Dauerparkierer auf den Quartierstrasse sind mehrheitlich Anwohner und Mitarbeiter/Kunden von örtlichen Betrieben.
- Ungeordnete Parkierung, welche die Verkehrssicherheit gefährdet, gibt es nur in Einzelfällen.
- Diverse Strassenabschnitte in allen Ortsteilen eignen sich mindestens bedingt für die Parkierung.

## 3 ZIELE UND HANDLUNGSFELDER

### 3.1 Ziele

#### Generelle Ziele

Mit dem Parkierungskonzept werden die folgenden Ziele angestrebt:

- Die Parkierung auf öffentlichem Grund wird nach Grundsätzen geregelt, die für Benutzer verständlich und für Behörden klar im Vollzug sind.
- Die Anzahl der Gebote und Verbote sind auf das Notwendige beschränkt.

#### Parkierungsanlagen

- Das regelmässige und länger andauernde Abstellen eines Fahrzeuges soll nicht unentgeltlich erfolgen.
- Die öffentlichen Parkfelder sollen bestimmungsgemäss genutzt werden. Fremdparkierung soll vermieden werden.

#### Strassenparkierung

- Die Anzahl Parkierungsmöglichkeiten soll nicht eingeschränkt werden, sofern die Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Das Parkplatzangebot sollte möglichst dem Parkplatzbedarf entsprechen, um Suchverkehr zu vermeiden.
- Das dauernde, kostenlose Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund ist aus Gründen der Gleichbehandlung stossend. Wird öffentlicher Grund für das Dauerparkieren benutzt, soll dies kostenpflichtig sein.
- Die Anwohner und Gewerbetreibenden von Lindau sollen gegenüber den Auswärtigen bevorzugt werden.
- Wo Parkfelder markiert werden, sollen diese in Wohnquartieren einen Beitrag zur Verkehrsberuhigung leisten.

### 3.2 Handlungsfelder

#### Varianten

Für die Parkierungsanlagen und für die Strassenparkierung kommen nachfolgende Ansätze in Frage. Die vorgeschlagenen Ansätze können durch Untervarianten und Kombinationen von verschiedenen Bewirtschaftungsformen erweitert werden. Bei jedem Konzept gibt es zudem die Möglichkeit, eher generelle Regelungen zur Privilegierung (nur Anwohner, eine Zone) oder differenzierte Regelungen (verschiedene Nutzergruppen und Zonen) zu treffen.

## Parkierungsanlagen

- Zeitliche Beschränkung
- Gebührenerhebung
- Nachtparkgebühr

Zeitliche Beschränkung  
(weisse Parkfelder)

Gebührenerhebung

Nachtparkgebühr

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Privilegierung von Nutzergruppen möglich</li> <li>• Einnahmen durch Bussen (und Parkkarte)</li> <li>• Differenzierung nach Standort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontrollaufwand hoch und teilweise schwierig in der Handhabung (Aufnahme von Kennzeichen)</li> <li>• Signalisation notwendig</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zeitliche Staffelung/Lenkung möglich</li> <li>• Einnahmen/Selbstfinanzierung</li> <li>• Differenzierung nach Standort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fehlende Akzeptanz in der Bevölkerung</li> <li>• Bedingt die Einführung einer Gebührenverordnung</li> <li>• Kontrollaufwand</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Übermässiger unentgeltlicher Gebrauch der Strasse zu Abstellzwecken wird verhindert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedingt die Einführung einer Gebührenverordnung</li> <li>• Kontrollaufwand</li> </ul>

### Empfehlung: zeitliche Beschränkung



Die zeitliche Beschränkung ist eine bereits bekannte Beschränkung, welche pro nach Standort differenziert ausgeschieden werden kann. Eine Privilegierung von Anwohnern wäre möglich, wird aber vor dem Hintergrund, dass die Parkplätze meist einer Nutzung zugeordnet sind, nicht empfohlen.

## Strassenparkierung

- Zeitliche Beschränkung
- Nachtparkgebühr

Zeitliche Beschränkung  
(weisse Parkfelder)

Nachtparkgebühr

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelung der Parkierung mittels Reglements</li> <li>• Privilegierung von Nutzergruppen möglich (Abgabe oder Verkauf von Einwohnerparkkarten)</li> <li>• Einnahmen durch Parkkartenverkauf und Bussen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• im Strassenraum nicht immer einfach verständlich (Parkieren mit Parkkarte auf weissen Parkfeldern nicht geläufig)</li> <li>• Kontrollaufwand hoch und teilweise schwierig in der Handhabung (Aufnahme von Kennzeichen)</li> <li>• Umfangreiche Signalisation</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Übermässiger unentgeltlicher Gebrauch der Strasse zu Abstellzwecken wird verhindert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedingt die Einführung einer Gebührenverordnung</li> <li>• Kontrollaufwand</li> </ul>

### Empfehlung: zeitliche Beschränkung



Die zeitliche Beschränkung greift im Gegensatz zur Nachtparkgebühr auch am Tag. Die Zeitdauer der Beschränkung kann in Abstimmung auf die Parkierungsanlagen und die Nutzerbedürfnisse erfolgen.

### **Nicht weiter verfolgte Ansätze**

Rechtlich sind weitere Regelungen denkbar, welche aus planerischer Sicht in Lindau jedoch nicht als zielführend angesehen werden:

- Blaue Zone: fixe, kurze Besuchszeit von 1 Stunde
- Gebühren für Strassenparkierung: für unmarkierte Parkfelder untauglich und generell bei Strassenparkierung schwer verständlich
- Zusätzliche Markierung von Parkfeldern: reduziert das Parkplatzangebot bei Strassenparkierung
- Generelles Parkverbot: entspricht nicht den Zielsetzungen
- Keine Bewirtschaftung: entspricht nicht den Zielsetzungen

## 4 KONZEPT

### 4.1 Strassenparkierung

#### Abstelldauer

Die maximal zulässige Abstelldauer soll im ganzen Gemeindegebiet 4 Stunden betragen. Diese Zeitdauer berücksichtigt Besucher und Handwerker zu einem Grossteil.

Die Regelung soll an jedem Wochentag (Montag–Sonntag) während 24 Stunden gelten.

#### Parkkarte Lindau

Mit dem Erwerb einer Parkkarte Lindau kann die festgelegte Abstelldauer überschritten werden. Der Erwerb von Monats- oder Jahreskarten ist Einwohnern, ortsansässigen Geschäftsbetrieben sowie bei solchen angestellten Auswärtigen vorbehalten. Tageskarten sind für jedermann (Besucher, Kunden, Handwerker, Einwohner) zugänglich. Der Erwerb der Parkkarte richtet sich nach dem Parkkartenreglement.

Es besteht kein Anspruch auf ein bestimmtes freies Parkfeld auf dem öffentlichen Grund.

Die Karte kann auch für mehrere Fahrzeuge, welche hinterlegt werden genutzt werden, jedoch nicht gleichzeitig.

#### Gebühren

Für den Erwerb der Parkkarte werden folgende Gebührenrahmen festgelegt:

- Tageskarten: ca. 10.-
- Monatskarte: ca. 50.-
- Jahreskarten: ca. 500.-

Die Jahres- und Monatskarte soll jeweils günstiger sein als die Tageskarte. Die Gebühren werden durch den Gemeinderat festgelegt und sind nicht Teil des Reglements. Aus Transparenzgründen wird die Konzeption der Tarifgestaltung offengelegt.

#### Zonierung

Es wird für das ganze Gemeindegebiet eine Zone vorgesehen. D.h. Berechtigte können eine Parkkarte erwerben und mit dieser auf den entsprechend signalisierten Parkfeldern im ganzen Gemeindegebiet parkieren.

Eine Unterteilung des Gemeindegebiets wäre zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

#### Nicht markierte Parkierungsmöglichkeiten

Das Parkieren im Strassenraum ohne markierte Parkfelder ist weiterhin möglich, sofern die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden (Art. 19 VRV; z.B. im Kurvenbereich, auf Strassenverzweigungen, auf Hauptstrassen ausserorts, vor Grundstückszufahrten etc.). In Abschnitten ohne markierte Parkfelder gelten die Regelungen zur Strassenparkierung (max. 4 h) ebenso.



## 4.2 Parkierungsanlagen

### Abstelldauer

Die Abstelldauer auf Parkierungsanlage wird auf 24 h beschränkt. Die Parkkarte Lindau hat auf den Parkierungsanlagen keine Gültigkeit und befreit weder von der zeitlichen Beschränkung noch von der Gebührenerhebung.

### Gebührenerhebung

Folgende Parkierungsanlagen sollen mittels Gebührenerhebung bewirtschaftet werden:

- Grafstal, Badi
- Grafstal, Elend
- Grafstal, Sportanlage
- Kemptthal, Pfäffikerstrasse
- Lindau, Gemeindehaus
- Tagelswangen, Brückenwaage
- Tagleswangen, Ringstrasse

Die Gebühren werden durch den Gemeinderat festgelegt und sind nicht Teil des Reglements. Aus Transparenzgründen wird die Konzeption der Tarifgestaltung offengelegt.

Standort	Bis 1 h [Fr.]	Bis 2 h [Fr.]	Bis 3 h [Fr.]	Bis 4 h [Fr.]	Ab 4 h max. 1 Tag [Fr.]
Kemptthal, Pfäffikerstrasse Tagelswangen, Brückenwaage Tagelswangen, Ringstrasse*	1.-	2.-	3.-	4.-	10.-
*Für die Anlage Ringstrasse wird während der ersten 30 Minuten auf die Gebührenerhebung verzichtet.					

	Bis 4 h [Fr.]	Bis 5 h [Fr.]	Bis 6 h [Fr.]	Bis 7 h [Fr.]	Bis 8 h [Fr.]	Ab 9 h max. 1 Tag [Fr.]
Lindau, Gemeindehaus	0.-	1.-	2.-	3.-	4.-	10.-
Grafstal, Badi Grafstal, Elend Grafstal, Sportanlage	0.-	1.-	2.-	3.-	4.-	10.-

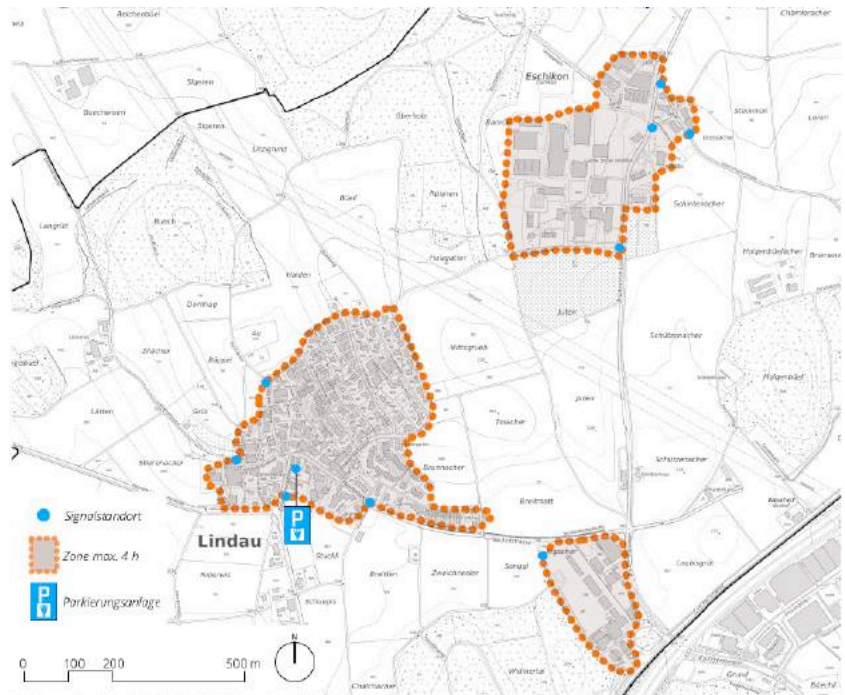
### Abweichende Regelungen

Die Gemeinde kann für Anlässe abweichende Regelungen vorsehen. Bei einer teilweisen Absperrung muss deutlich erkennbar sein, in welchen Bereichen die Gebührenerhebung und die zeitliche Beschränkung gilt.

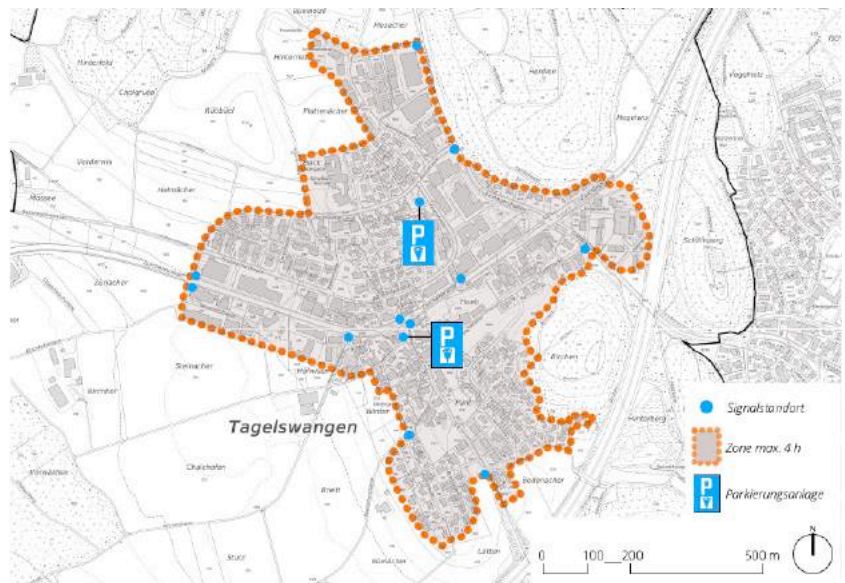
### Überführung in die Regelung der Strassenparkierung

Wenn sich aufgrund der Situation zeigt, dass an einem Standort die Bewirtschaftung "Parkieren gegen Gebühr" nicht mehr zweckmässig ist, kann der Gemeinderat die Parkfelder der Bewirtschaftung "Parkieren mit Parkscheibe max. 4 h" zuweisen.

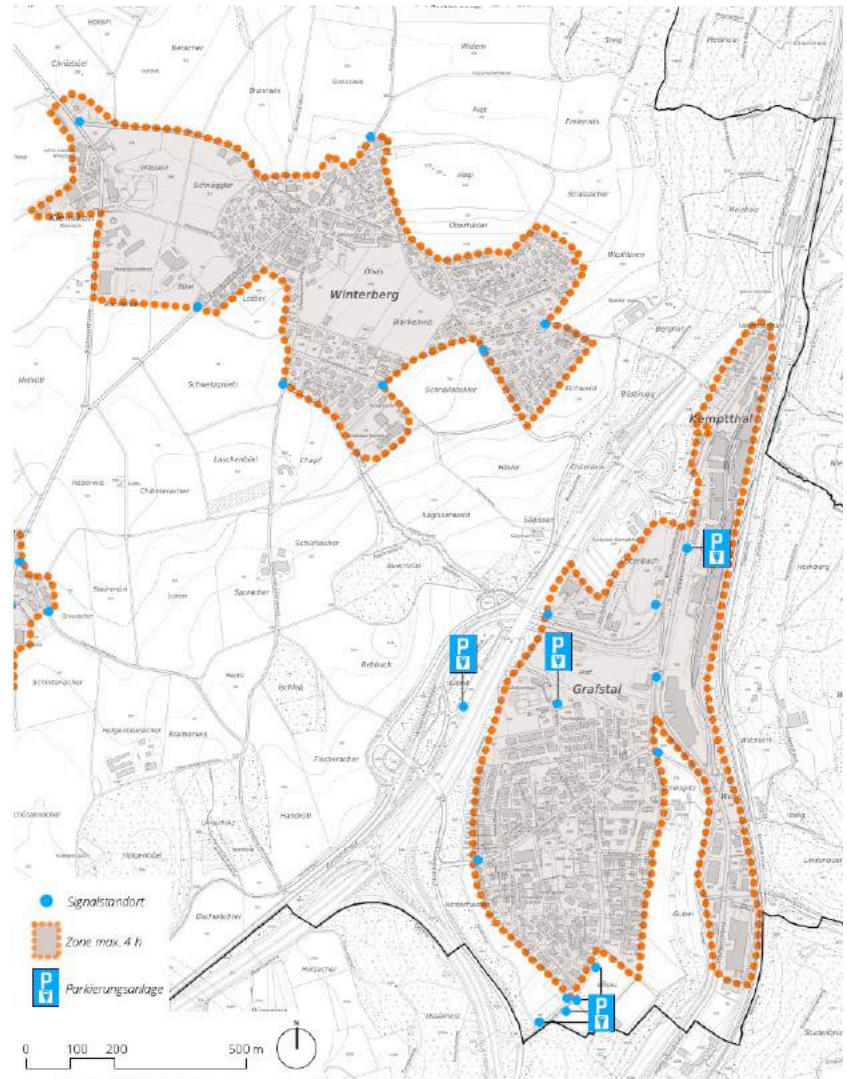
### Lindau, Eschikon und Rigacher



### Tagelswangen



### Grafstal, Kempththal und Winterberg



### 4.3 Hinweise zur Umsetzung

#### Signalisation

Das vorgesehene Konzept ist gemeinsam mit der KAPO vor Ort zu verifizieren und für die Umsetzung ein detailliertes Signalisationskonzept zu erstellen. Es sind keine Markierungen notwendig.

Die Signalisation von Parkverboten ist unabhängig vom vorliegenden Konzept weiterhin möglich, sofern dies die Situation erfordert.

Es sind keine Markierungen notwendig. Die Markierung oder Demarkierung von Parkfeldern ist unabhängig vom vorliegenden Konzept weiterhin möglich, sofern dies die Situation erfordert.

#### Digitale Implementierung



Die Parkkarten können bei der Gemeinde und elektronisch via Internet bezogen werden. Die Bezahlung bei den Standorten mit Gebührenerhebung erfolgt über digitale Bezahlungsmittel.

Mit den heutigen technischen Möglichkeiten (Smartphone, Apps, [parkingpay.ch](http://parkingpay.ch)/[sepp-parking.ch](http://sepp-parking.ch)/[omcomputer.ch](http://omcomputer.ch)/Twint etc.) ergeben sich neue Möglichkeiten für Bezahlssysteme.

Signale können über QR Code oder dergleichen die Möglichkeit geben Tageskarten/Bewilligungen per Smartphone zu beziehen.



Im Zuge der Einführung der Parkplatzbewirtschaftung soll ein digitales Zahlensystem umgesetzt werden, um den Nutzern einen möglichst einfachen Zugang zu ermöglichen.

### 4.4 Kosten

#### Signalisationskonzept

Im Signalisationskonzept sind die neuen Signalstandorte schematisch bezeichnet. Die dargestellten Signalisationsstandorte entsprechen einem Vorschlag und stellen die Grundlage für die Grobkostenschätzung als Basis für den Kredit dar. Die genaue Lage wird in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse (Sichtweiten, Befahrbarkeit etc.) festgelegt, sobald die Gemeindeversammlung dem vorliegenden Parkierungs- und Parkkartenreglement und dem Rahmenkredit für die Umsetzung zugestimmt hat. In diesem Zusammenhang können sich gewisse Veränderungen ergeben.

#### Kostenschätzung

Die Kosten werden anhand von andernorts realisierten Massnahmen geschätzt (Kostenschätzung  $\pm 25\%$ ).

### Abgrenzung der Kostenschätzung

Die Kostenschätzung bezieht sich bezüglich Anzahl Signalisationen auf den Projektstand 16. März 2022. Allfällige Anpassungen, Ergänzungen und Änderungen von Standorten, welche sich aufgrund weiterer Planungsarbeiten ergeben, die durch die Kantonspolizei verlangt werden, oder welche im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgen, sind nicht in der Kostenschätzung berücksichtigt. Es wurde von üblichen Signalisationen, Standardmarkierungsverfahren und von Arbeiten bei Trockenheit ausgegangen.

Weiter wird davon ausgegangen, dass die meisten Arbeiten für die Umsetzung des Parkierungskonzeptes durch das Signalisationsunternehmen gemacht werden (Versetzen Signale etc.). Für diese Kosten ist eine Ausschreibung durchzuführen.

Die Erstellung von Parkierungsanlagen (z. B. Ringstrasse) sind nicht eingerechnet. Auf die Installation von Parkuhren wird verzichtet.

#### Signalisation

Installation (Pauschal)				5'000
1.1 Zonensignal neu (neuer Ständer)	Stk.	34	1'500	51'000
1.2 Einzelsignal mit Ständer	Stk.	2	1'000	2'000
1.3 Einzelsignal ohne Ständer	Stk.	8	400	3'200
1.4 Demontage bestehendes Signal	Stk.	8	300	2'400
1.5 Aufkleber digitale Bezahlung	Stk.	10	500	5'000
1.6 Diverses	P		5'000	5'000
<b>Total Kosten Signalisation</b>				<b>73'600</b>

<b>Signalisation</b>	<b>73'600</b>
<b>Online-Lösung für Parkkartenbezug</b>	<b>800</b>
<b>Planung und Begleitung Umsetzung</b>	<b>20'000</b>
<b>Unvorhergesehenes</b>	<b>8'000</b>
<b>Mehrwertsteuer (gerundet)</b>	<b>8'000</b>
<b>Gesamttotal Einführung</b>	<b>110'400</b>

### Folgekosten

Aufgrund der Parkplatzbewirtschaftung fallen jährlich wiederkehrende Kosten an. Diese sind abhängig von der Häufigkeit und dem Zeitpunkt von Kontrollen sowie von der Anzahl verkaufter Parkkarten. Die Kosten der IT-Lösung für die Parkkartenverwaltung ist in der Regel abhängig von der Anzahl verkaufter Parkkarten.

Damit die Bewirtschaftung greift, müssen Kontrollen stattfinden. Diese dürfen keine Regelmässigkeit aufweisen.

### Einnahmen

Demgegenüber erfolgen Einnahmen durch den Verkauf von Parkkarten sowie den zusätzlicher Gebührenerhebung.

## 5 ZUSTÄNDIGKEITEN

### **Informationsveranstaltung und Mitwirkung**

Am 24. Januar 2022 wurde das Parkierungskonzept an einer Informationsveranstaltung der interessierten Bevölkerung vorgestellt. Im Anschluss daran bestand die Möglichkeit zur Stellungnahme.

### **Gemeindeversammlung**

Es ist vorgesehen, das Parkierungs- und Parkkartenreglement im Juni 2022 an der Gemeindeversammlung zur Abstimmung zu bringen.

In der Gebührenverordnung ist die Erhebung der Gebühren für Parkierungszwecke durch die Gemeindeversammlung vorzusehen.

In der Polizeiverordnung ist Art. 11 Abs. 5 grundsätzlich nicht mehr notwendig, widerspricht dem Parkierungskonzept jedoch nicht. Eine Anpassung kann durch die Gemeindeversammlung vorgenommen werden.

### **Kantonspolizei**

Sämtliche Signalisationen und Markierungen müssen durch die Kantonspolizei verfügt respektive bewilligt werden. Die Gemeinde hat einen entsprechenden Antrag zu stellen.

### **Gemeinde**

Die Gemeinde ist auch für die Umsetzung und den Vollzug (Kontrolle) der Parkierungsregelungen zuständig.

Im Gebührentarif ist erstmalig und bei Bedarf jährlich die Gebühr für die Parkkarten durch den Gemeinderat festzulegen.

Der Gemeinderat ist befugt, Änderungen situativ vorzunehmen.

## Terminplan

Folgender Terminplan wird für die Erarbeitung des Konzepts bis zur Verabschiedung durch die Gemeindeversammlung verfolgt.

	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	März	Apr	Mai	Juni
Startsitzung	O											
Analyse / Konzept												
2. Sitzung	O											
Klausur GR		O										
3. Sitzung			O									
Detaillkonzept												
Einbezug KaPo												
Information							O					
Auflage												
4. Sitzung								O				
Verabschiedung z. H. GV Juni 2022									O			
Gemeinde- versammlung												O
Planung Umsetzung											ab Juli 2022	

## ANHANG I

### Katalog Regelungsmöglichkeiten Weisse Parkfelder

#### Rechtsgrundlage

Die weissen Parkfelder stehen der gesamten Öffentlichkeit zur Verfügung. Für weisse Parkfelder können folgende Differenzierungen vorgenommen werden (SSV Art. 48, Art. 79 Abs. 1):

- A) Parkieren ohne Einschränkungen (keine Bewirtschaftung)
- B) Parkieren mit Angabe der maximal gestatteten Parkzeit oder "Parkieren mit Parkscheibe"
- C) Parkieren gegen Gebühr (in der Regel mit Parkuhr)
- D) Parkieren mit Anschluss an öffentliches Verkehrsmittel

#### A) Parkieren ohne Einschränkungen keine Bewirtschaftung



Wenn keine weiteren Regelungen angegeben sind, kann das Fahrzeug innerhalb des markierten Parkfeldes unentgeltlich und ohne zeitliche Begrenzung abgestellt werden (keine Bewirtschaftung).

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"><li>• Kein Kontrollaufwand</li><li>• Keine grossen Investitionen</li><li>• Erstellung ist grundsätzlich überall möglich</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Zeitlich unbegrenztes Parkieren</li><li>• Keine Einnahmen</li><li>• Keinen Einfluss auf Nutzer, "missbräuchliche" Nutzung möglich (z.B. durch Pendler im Wohnquartier)</li></ul>

#### B1) Parkieren mit Angabe der maximal gestatteten Parkzeit



Mit einer Zusatztafel kann das Parkieren auf weiss markierten Parkfeldern zeitlich begrenzt werden. Das Parkieren ist unentgeltlich.

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"><li>• Dauer der maximalen Parkierung kann nach Bedarf festgelegt werden</li><li>• Keine grossen Investitionen</li><li>• Erstellung ist grundsätzlich überall möglich</li><li>• Ausnahmegewilligung für längere Parkdauer möglich</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hoher Kontrollaufwand und teilweise schwierig zu handhabender Kontrolle</li><li>• Keine Einnahmen, ausser beim Verkauf von Parkkarten</li></ul>

Weisse Parkplätze können mit dem Signal "Parkieren mit Parkscheibe" signalisiert werden. Mit einer Zusatztafel werden die Geltungsdauer sowie die maximale Parkzeit angegeben (mindestens 30 min. bis 12 h). Am Fahrzeug ist eine Parkscheibe anzubringen, welche die Ankunftszeit ausweist. Beim Parkieren muss die Parkscheibe auf den der Ankunftszeit nachfolgenden Strich eingestellt werden. Die Einstellung der Parkscheibe darf bis zur Wegfahrt nicht verstellt werden (Art. 48 Abs. 2 litt. b und Abs. 4, Art. 79 Abs. 1 SSV).



### B2) Parkieren mit Parkscheibe



Ab Januar 2021 kann voraussichtlich eine Bodenmarkierung neben den Feldern angebracht werden, welche auf die Parkscheibenpflicht und die zulässige Parkierungsdauer hinweist.

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Parkieren kann mittels Reglement geregelt werden</li> <li>• Keine grossen Investitionen</li> <li>• Erstellung ist grundsätzlich überall möglich</li> <li>• Anwohnerbevorzugung möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoher Kontrollaufwand</li> <li>• Als Zonensignalisation im Strassenraum oft schwer verständlich</li> <li>• Umfangreiche Signalisation</li> <li>• Keine Einnahmen, ausser beim Verkauf von Parkkarten</li> </ul>

### C) Parkieren gegen Gebühr



Das Signal "Parkieren gegen Gebühr" kennzeichnet Parkplätze, auf denen Motorwagen nur gegen Gebühr und gemäss den an der Parkuhr vermerkten Bestimmungen abgestellt werden dürfen.

Die Gebührenerhebung kann mittels einer zentralen Parkuhr vorgenommen werden. Es besteht die Möglichkeit, die Bezahlung aufgrund einer Parkplatznummer vorzunehmen oder durch ein Ticket, welches hinter der Windschutzscheibe deponiert werden muss. Parkieren mit Parkzeitbeschränkung und "Parkieren gegen Gebühr" können auch kombiniert werden.

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dauer der maximalen Parkdauer kann festgelegt werden</li> <li>• Erstellung ist grundsätzlich überall möglich</li> <li>• Einnahmen/Selbstfinanzierung</li> <li>• Ausnahmegewilligungen für längere Parkdauer können erteilt werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoher Kontrollaufwand</li> <li>• Relativ hohe Erstinvestition</li> <li>• Kann Suchverkehr auslösen</li> <li>• Parkzeit muss im Vorhinein bezahlt werden, es wird nicht nach der effektiven Parkdauer bemessen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringer Kontrollaufwand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Höhere Investitions- und Unterhaltskosten</li> <li>• Mehr Platzverbrauch, da separate Ein- und Ausfahrt benötigt wird</li> </ul>

Variante Schrankensystem

#### D) Parkieren mit Anschluss an öffentliches Verkehrsmittel



Das Signal "Parkieren mit Anschluss an öffentliches Verkehrsmittel" kennzeichnet Parkplätze, welche insbesondere für Fahrzeuglenker bestimmt sind, die ein öffentliches Verkehrsmittel benutzen wollen. In der Regel wird auf solchen Parkplätzen eine Gebühr erhoben (Zusatztafel).

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> <li>Für bestimmte Nutzergruppen vorgesehen</li> <li>Abgabe von speziellen Parkkarten möglich (Park+Ride)</li> <li>Maximal zulässige Parkdauer kann festgelegt werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hoher Kontrollaufwand</li> <li>Kann Suchverkehr auslösen</li> </ul>

### Blaue Parkfelder

#### Rechtsgrundlage



Bei der Anordnung von blauen Parkfeldern (Parkieren mit Parkscheibe ohne zusätzliche Anzeige einer zeitlichen Beschränkung), dürfen Fahrzeuge werktags bei einer Ankunft zwischen 8.00 und 18.00 Uhr während maximal 1 h 29min (1 h plus Einstellen der Ankunftszeit auf den nachfolgenden Strich, über die Mittagszeit maximal 3 h) abgestellt werden. Die Bewirtschaftung beschränkt sich auf die Zeit zwischen 8.00 und 19.00 Uhr. Am Fahrzeug ist eine Parkscheibe anzubringen, welche die Ankunftszeit ausweist. Die Parkfelder werden blau markiert (Art. 48 Abs. 2 litt. a und Abs. 4, Art. 79 Abs. 1 und 2 SSV).

Die blauen Parkfelder eignen sich in der Regel hauptsächlich in Zentrumsgebieten, wo ein reger Wechsel auf den Abstellflächen erwünscht ist.

Die Fahrzeuge können unentgeltlich gemäss den zeitlichen Vorgaben der blauen Parkfelder abgestellt werden. Falls die Parkzeitbeschränkung auch an Sonn- und Feiertagen gelten soll, wird dies auf Zusatztafeln angegeben.

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dauer der maximalen Parkdauer ist festgelegt, die Bewirtschaftung und Parkierungsdauer ist an den Parkfeldern erkennbar und geläufig</li> <li>Keine grossen Investitionen, Zonensignaition einfach möglich</li> <li>Erstellung ist grundsätzlich überall möglich</li> <li>Anwohnerbevorzugung möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hoher Kontrollaufwand</li> <li>Keine Einnahmen, ausser beim Verkauf von Parkkarten</li> <li>Besuche über 1.5 h werden erschwert</li> </ul>

## Rechtsgrundlage

### Gelbe Parkfelder

Gelb markierte Parkfelder stehen nur einem bestimmten Personenkreis zur Verfügung und können nur auf Privatgrund vorgesehen werden. Dies können beispielsweise Kunden- oder Angestelltenparkplätze oder Parkplätze im Verkehr mit öffentlichen Einrichtungen sein (Art. 79 Abs. 1 SSV). Gelbe Parkfelder auf öffentlichem Grund sind nur für spezielle Fälle möglich (z.B. Taxistand, Behinderte).

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"><li>• Zeitlich unbeschränktes Parkieren ist nur für Berechtigte möglich</li><li>• Alle weiteren Bedingungen können privatrechtlich geregelt werden</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Erstellung nur auf Privatgrund</li></ul>

## Parkkarten



Anwohnerparkkarte der Stadt  
Zürich

### Priorisierung von Benutzergruppen

Mit Hilfe von Parkkarten können Ausnahmeregelungen getroffen werden (für alle Typen von bewirtschafteten Parkplätzen). So können z.B. Anwohner eine Anwohnerparkkarte, Beschäftigte eine Beschäftigtenparkkarte oder Besucher eine Tagesparkkarte erwerben, die sie privilegiert, ihr Auto zeitlich unbeschränkt zu parkieren. Ferner besteht die Möglichkeit, z.B. den Nutzern des öffentlichen Verkehrs eine Park+Ride-Parkkarte abzugeben. Zu definieren ist, unter welchen Umständen eine entsprechende Parkkarte erhältlich ist. Die Abgabe von Parkkarten für Anhänger und dergleichen ist nicht möglich.

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"><li>• Dauer der maximalen Parkdauer ist festgelegt</li><li>• Keine grossen Investitionen</li><li>• Erstellung ist grundsätzlich überall möglich</li><li>• Einnahmen durch Verkauf von Parkkarten</li><li>• Bestimmte Personenkreise können privilegiert werden</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Kontrollaufwand</li><li>• Anhänger ohne Zugfahrzeug dürfen auch kurzzeitig nicht abgestellt werden</li></ul>

## Nachtparkgebühr

### Wirkung

Mittels Nachtparkgebühr kann unterbunden werden, dass der öffentliche Grund nachts als Gratisparkplatz verwendet wird. Die sogenannte "Laternengarage" ist damit gebührenpflichtig, wenn der öffentliche Grund häufiger genutzt wird. Das einmalige Parkieren über Nacht ist gebührenfrei.

### Nachtdauer

Die Nachtdauer kann in der "Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren" festgelegt werden. Es kann beispielsweise eine Nachtdauer von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr vorgesehen werden.

### Definition "gesteigerter Gemeingebrauch"

Ein gesteigerter Gemeingebrauch liegt vor, wenn ein Fahrzeug regelmässig nachts auf öffentlichem Grund abgestellt wird. Ab wann der gesteigerte Gemeingebrauch vorliegt, ist eine Ermessensfrage. In verschiedenen bestehenden Beispielen von Nachtparkverordnungen wird von ca. 3 Mal pro Monat ausgegangen. Grundsätzlich kann dies aber in der Nachtparkverordnung geregelt werden. Ein gesteigerter Gemeingebrauch kann nicht bereits ab einem einmaligen Antreffen des Fahrzeugs auf öffentlichem Grund angenommen werden (Besucher etc.).

### Kontrolle

Die Kontrolle der Nachtparkgebühr erfolgt in der Regel über die Aufnahme der Kennzeichen der auf öffentlichem Grund abgestellten Fahrzeuge. Nach einer Startphase, bei welcher ein relativ hoher Aufwand zu erwarten ist, stellt sich normalerweise ein geringerer Kontrollaufwand ein.

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"><li>• Gesteigerter Gemeingebrauch des öffentlichen Grundes wird kostenpflichtig</li><li>• Keine Signalisation oder Markierung von Parkfeldern erforderlich</li><li>• Kombination mit anderen Parkierungsregelungen (z.B. Blaue Zone) möglich</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gewisser, aber relativ geringer Kontrollaufwand (min. 4x/Monat)</li><li>• Nur für mehrmaliges nächtliches Parkieren möglich (d.h. einmaliges Nachtparkieren kann nicht gebührenpflichtig sein)</li><li>• Keine Wirkung am Tag, z.B. für Pendler oder Beschäftigte</li></ul>

## Markierungsvarianten und Signalisation

### Markierungsmöglichkeiten

Für die Markierung von Parkplätzen bestehen folgende Möglichkeiten:

- Markierung einzelner Plätze
- Markierung von Parklinien
- Markierung von Zonen Ein- und Ausgängen bei der „Blauen Zone“

#### Einzelne Plätze

Einzelne Plätze können durch farbliche Markierung oder durch Belagsänderungen (bei weissen Feldern) gekennzeichnet werden.

Einzelne Plätze haben den Vorteil, dass eine klare Parkierungsordnung vorgegeben ist und dass die Plätze z.B. mit Nummern zur Erhebung von Gebühren versehen werden können. Zu geringe Abstände und Parkschäden kommen kaum vor.

#### Parklinien

Werden Parkplätze nur durch Parklinien als Felder für mehrere Fahrzeuge markiert, können in der Regel mehr Fahrzeuge auf weniger Raum abgestellt werden als bei einzelnen Plätzen.

#### Als Zone

Bei der "Blauen Zone" kann am Zoneneingang ein weissblauer Balken quer über die Strasse markiert.

### Signalisationsmöglichkeiten

Für die Signalisation bestehen folgende Möglichkeiten:

- Einzelne Signalisation am Parkplatz
- Zonensignalisation

Eine Zonensignalisation ist für "Parkieren gestattet", "Parkieren mit Parkscheibe", "Parkieren gegen Gebühr", "Blaue Zone" und "Parkverbot" möglich (§ 2a SSV).

Zonensignalisationen gelten für den öffentlichen Strassenraum.

## Umsetzungsmöglichkeiten

### Parkverbot

Ein Parkverbot auf öffentlichen Strassen muss bei der Kantonspolizei Zürich beantragt werden. Parkverbote können in der Regel nur dort umgesetzt werden, wo ein effektives Problem besteht und das Parkverbot daher "nötig" ist.

Beispielsweise können an breiten Strassen, welche als Zufahrt zu Spital, Feuerwehr, Buslinien oder dergleichen dienen, Parkverbote vorgesehen werden, um die schnelle Durchfahrt sicherzustellen. Ebenfalls denkbar sind Parkverbote, wenn immer wieder im Bereich von Ausfahrten parkiert wird oder wenn durch parkierte Fahrzeuge Durchfahrtsprobleme entstehen und das Parkieren nicht bereits per se nicht erlaubt ist.

An übersichtlichen breiten Strassen ( $\geq 5.5$  m), an welchen nur vereinzelt und an zulässigen Stellen Fahrzeuge parkiert werden, sodass kein effektives Sicherheitsdefizit entsteht, wird kein Parkverbot verfügt.