



Parkplatzbewirtschaftungskonzept

Schlussdokumentation
Fassung vom 15. November 2018 für den Gemeinderatsbeschluss



Projektteam

Karin Bächli
Camille Girod
Fabienne Perret

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Schweiz
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Druck: 9. April 2019
PP-Bewirtschaftungskonzept_Schlussbericht_GR.docx
Projektnummer: 217073.00

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage und Erarbeitungsprozess	4
2.	Handlungsbedarf und Stossrichtungen	6
2.1	Handlungsbedarf	6
2.2	Stossrichtungen	8
3.	Ziele und Randbedingungen	15
3.1	Ziele	15
3.2	Randbedingungen	15
4.	Zonenmodell	16
5.	Bewertung von Varianten zur Bewirtschaftung	17
5.1	Konzeptvarianten	17
5.2	Abschätzung Wirtschaftlichkeit	18
5.3	Beurteilung Erfüllung Ziele und Randbedingungen	19
6.	Dokumentation Bestvariante	21
6.1	Erster Variantenentscheid des Gemeinderats	21
6.2	Einschätzung der Arbeitsgruppe	23
6.3	Beschlossene Umsetzungsvariante	25
7.	Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit	29
7.1	Park- / Halteverbote	29
7.2	Markierung neuer Parkfelder	29
8.	Weiteres Vorgehen	30
9.	Würdigung durch den Gemeinderat	31

Anhang

A1	Übersichtsplan Situationsanalyse	32
A2	Zonenplan	33
A3	Abschätzung der Wirtschaftlichkeit	34
A4	Plan Erhöhung der Sicherheit	38
	Nachtrag: Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	39
A5	Parkplatzreglement	41

1. Ausgangslage und Erarbeitungsprozess

Der Gemeinderat von Wangen-Brüttisellen hat aufgrund der aktuellen uneinheitlichen Regelung und wiederholten Beschwerden, sowie der Entwicklungen in der Region, im Frühjahr 2017 beschlossen die Thematik der Parkraumbewirtschaftung umfassend anzugehen. Dies war auch bereits im Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahr 2010 eine vorgeschlagene Massnahme. Dafür hat er EBP mit der Erarbeitung eines Parkplatzkonzeptes und -reglements beauftragt, welches in zwei Phasen erfolgt.

Unzufriedenheit mit der Parkierungssituation

In der Phase 1 wurde eine Situations- und Problemanalyse durchgeführt und daraus drei Stossrichtungen für das Parkplatzkonzept abgeleitet. Die Erkenntnisse sind in einem separaten Bericht im Detail beschrieben und hier nur zusammengefasst dargestellt (Kapitel 2). Die Erkenntnisse aus der Analyse und die abgeleiteten Stossrichtungen waren Gegenstand der Diskussion der Gemeinderatssitzung vom 29. Mai 2017. Der Gemeinderat hat beschlossen, die Stossrichtung 3 «Zonenmodell mit finanzieller und zeitlicher Bewirtschaftung» weiterzuverfolgen und die weiterführenden Arbeiten in der zweiten Phase von einer Arbeitsgruppe begleiten zu lassen.

Phase 1:
Situations- und Problemanalyse

Mit diesem Beschluss wurden die ersten Grundsätze für die Vereinheitlichung der Parkierungsregelungen für die Parkplätze auf öffentlichem Grund¹ festgelegt. Im zweiten Schritt wurden die Ziele formuliert und die Randbedingungen festgehalten (Kapitel 3). Diese wurden der Arbeitsgruppe zur Diskussion unterbreitet und anschliessend durch den Gemeinderat beschlossen. Für die nachfolgende Erarbeitung von Konzeptvarianten (verschiedene Zonen- und Gebührenmodelle) wurden die verschiedenen Teilgebiete des Gemeindegebiets festgesetzt und charakterisiert. Diese dienen unter anderem der räumlichen Abgrenzung des Zonenmodells (Kapitel 4). Verschiedene, als zielführend erachtete Varianten für die Bewirtschaftung in den einzelnen Zonen wurden zweimal mit der Arbeitsgruppe diskutiert. Im Vordergrund standen die Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten sowie die grobe Schätzung der Wirtschaftlichkeit (Kapitel 5). Aufgrund der Rückmeldungen aus der Arbeitsgruppe und dem Gemeinderat wurden die Varianten optimiert und die Bestvariante anhand der Zielerreichung und Erfüllung der Randbedingungen ausgewählt (Kapitel 6). Für die Erreichung von einzelnen Zielen und Randbedingungen eignen sich weniger Massnahmen zur Bewirtschaftung, sondern weitere Park-/Halteverbote und Signalisationen. Diese sind in Kapitel 7 beschrieben

Phase 2:
Parkplatzkonzept

Zur rechtlich verbindlichen Umsetzung des Parkplatzkonzepts muss ein Parkplatzreglement erstellt werden, welches die Anwendung der im Konzept entwickelten Regeln gesetzlich verankert (Kapitel 8). Dieses ist separat dokumentiert und in diesem Dokument als Anhang A5 eingefügt. Zudem muss das Gebührenreglement angepasst werden.

Phase 2:
Parkplatzreglement

1 Es werden nicht nur die heute öffentlich zugänglichen Parkplätze betrachtet, sondern auch die aktuell privatrechtlich bewirtschafteten Anlagen auf öffentlichem Grund (z.B. beim Gemeindehaus)

Der vorliegende Bericht dokumentiert die einzelnen Arbeitsschritte und beschreibt die Bestvariante des Parkplatzbewirtschaftungskonzepts. Die Erwägungen und Entscheide des Gemeinderates und die detaillierten Ergebnisse der vier Sitzungen mit der Arbeitsgruppe sind in separaten Berichten dokumentiert.

Berichtsinhalt

2. Handlungsbedarf und Stossrichtungen

2.1 Handlungsbedarf

Bezüglich der Erstellung und Nutzung der öffentlichen Parkplätze besteht momentan in Wangen-Brüttisellen kein Konzept oder Reglement. Die vereinzelten zeitlichen Beschränkungen auf den weissmarkierten Parkfeldern wurden im Einzelfall festgelegt und die auf dem gesamten Gemeindegebiet einzigen erhobenen Parkplatzgebühren für den Parkplatz an der Flugsicherungsstrasse sind im Gemeinderatsbeschluss vom 6. Juli 2009 geregelt. Weiter ist die Benutzung der Parkplätze beim Gemeindehaus, bei den Schulhäusern, den Kindergärten und dem Gsellhof durch privatrechtliche Verbote geregelt, die die Nutzung der Parkfelder auf die Kunden, Lehrpersonen, Angestellten sowie Nutzer des Gsellhofs beschränken.

Heutige Situation

Im Folgenden wird die Situation für die relevanten Aspekte der Parkierung in Wangen-Brüttisellen beschrieben und im Anhang A1 in einer Planübersicht. Für eine ausführliche Berichterstattung wird auf den separaten Bericht zur Situationsanalyse verwiesen.

2.1.1 Parkplatzangebot

Strassenparkierung / Laternenparking

Auf dem Gemeindegebiet darf auf vielen Strassen im Strassenraum parkiert werden. Dieses Laternenparking wird an verschiedenen Orten in relevantem Ausmass ausgeübt (siehe gelb gekennzeichnete unmarkierte Strassenparkplätze im Anhang A1), was gemäss der Stadtpolizei Dübendorf in den meisten Fällen zu keinen Problemen führt. Punktuell führt dies jedoch zu negativen Reaktionen aus der Bevölkerung. Der Gemeinderat und die Verwaltung sehen diesbezüglich ein Optimierungspotenzial damit solche Hotspots entschärft werden können und auch zukünftig keine neuen Probleme entstehen.

Strassenparkierung
/ Laternenparking

Markierte Parkplätze

Im heutigen Zustand sind insgesamt 437 markierte Parkplätze auf dem Gemeindegebiet vorhanden, wovon acht für Lastwagen und sechs ausschliesslich für Behinderte reserviert sind. Es handelt sich in den meisten Fällen um öffentlich zugängliche Parkplätze, bei welchen unterschiedliche Benutzungsregelungen bezüglich der bewirtschafteten Zeit, der maximalen Parkierungsdauer, der Verwendung einer Parkscheibe oder der Gebührenpflicht gelten. Die Nutzung von 88 dieser Parkplätze ist privatrechtlich geregelt.

Markierte Parkplätze

2.1.2 Parkplatznachfrage

Um die aktuelle Belegung der Parkplätze sowie die Nachfrage nach dem Laternenparking abschätzen zu können, wurden an drei unterschiedlichen Tagen stichprobenartig Erhebungen durchgeführt.²

Nachfrage-
abschätzung

Die Resultate dieser Nachfrageabschätzung auf den markierten Parkplätzen wurden auf dem Übersichtsplan (siehe Anhang 1) in drei Kategorien darge-

Zusammenfassung
Nachfrage

2 Für mehr Details siehe Bericht zur Phase 1.

stellt: geringe, mittlere und hohe Auslastung. Die Nachfrage nach Strassenparkplätzen wurde ebenfalls erhoben. Im Allgemeinen wurden keine grossen Schwankungen der Nachfrage über die erfassten Wochentage festgestellt. Grundsätzlich sind alle markierten Strassenparkplätze in Brüttsellen eher hoch ausgelastet. In Wangen sind es v.a. die Parkplätze am Chilerai, Holzrai, an der Gerenstrasse und Förliwiesenstrasse, die hoch ausgelastet sind.

2.1.3 Hot Spots

Als Hot Spots werden Stellen bezeichnet, an welchen es durch die Parkierung immer wieder zu Problemen und Reklamationen kommt. Sie sind im Folgenden erläutert und im Übersichtsplan Anhang 1 dargestellt:

Hot Spots

Strasse	Beschreibung
Förliwiesenstrasse	Lastwagenanhänger an der Kreuzung mit der Altwiesenstrasse auf privaten Grundstücken parkiert.
Effretikonstrasse	Parkierte Fahrzeuge am Waldrand/im Wald. Generelles Fahrverbot für Strassenabschnitt bei der Kantonspolizei beantragt (anstelle des heute geltenden Fahrverbots am Wochenende).
Unterdorfstrasse	Unklare Situation wo öffentlicher Grund und wo privater Grund ist. Dazu gibt es 5 Parkplätze für die Galerie am Dorfplatz, für welche nicht ersichtlich ist, dass es sich um öffentliche Parkplätze handelt.
Im Blattacher	An der Kreuzung mit dem Holzrai sind oft mehrere Fahrzeuge parkiert, welche die Sicht sperren und das Vorbeifahren erschweren.
Hagenbuchengeweg	Enge Strasse (knapp 4.9 m Breite) mit Mauer am Rand auf welcher parkierte Fahrzeuge die Durchfahrt vom Kehrrichtwagen verhindern. Fahrzeuge sind oft halb auf dem Trottoir parkiert was gemäss Art. 41 Abs. 1bis der Verkehrsregelnverordnung (VRV) verboten ist. Der Kehrlplatz am Ende der Strasse ist an Wochenenden oft zuparkiert.
Chilerai	Regelmässig parkierte Fahrzeuge an der Kreuzung mit Im Dörnler.
Hegnaustrasse	Parkierte Fahrzeuge bei grösseren Anlässen in der Kirche (Konzerte, Beerdigung) führen immer wieder zu Reklamationen.
Dorfstrasse	Parkierte Fahrzeuge auf dem Trottoir werden von den Anwohnern als Ärgernis wahrgenommen und führen zur Unübersichtlichkeit der Verkehrssituation. Es handelt sich ebenfalls um einen Schulweg, was aber auch mehr Verkehr erzeugt (Elterntaxi).
Bruggwiesenstrasse	Parkierte Fahrzeuge im Strassenraum hinter dem Restaurant Flamingo.
Halsrüti	Dauerbelegung von Parkplätzen durch Personen, welche ihr Fahrzeug während über längere Zeit dort abstellen (z.B. auch Wohnmobile und Anhänger oder Personen, die anschliessend mit dem ÖV zum Flughafen fahren).
Kiesplatz an der Hegnaustrasse	Unerwünschte parkierte Fahrzeuge auf dem Kiesplatz und der angrenzenden Wiese.

Tabelle 1: Beschreibung der aktuellen Hot Spots Parkieren

Grundsätzlich entstehen gemäss der Stadtpolizei die meisten Probleme durch das Parkieren von Quartierbewohnern oder Besuchern. Das Abstellen von Fahrzeugen durch Fremdparkierer wie z.B. Pendler aus anderen Orten findet in Wangen-Brüttsellen nicht übermässig statt.

2.1.4 Kontrolle

Die Gemeinde Wangen-Brüttisellen hat seit dem 1. Januar 2009 einen Anschlussvertrag für die Übernahme von gemeindepolizeilichen Aufgaben mit der Stadtpolizei Dübendorf abgeschlossen. Die Kontrolle und Durchsetzung von bestehenden Regelungen betreffend die Parkierung sind somit ein Teil davon. Die Polizei führt in unregelmässigen Abständen Parkplatzkontrollen durch. Die Gemeinde zahlt jährlich einen prozentualen Anteil der Aufwände und Investitionen.

Kontrolle

2.2 Stossrichtungen

Im Folgenden sind die vorgeschlagenen Stossrichtungen für die Erarbeitung des Parkplatzkonzeptes und -reglements aufgeführt. Die drei Stossrichtungen sind in Anlehnung an unterschiedliche Handhabungen in vergleichbaren Gemeinden entwickelt worden. Sie zeigen die verschiedenen Möglichkeiten für die späteren Regelungen auf und dienen somit als Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen. Nachfolgend wird für jede Stossrichtung der Grundsatz, die Chancen und Risiken, die finanzielle Auswirkung und nach Möglichkeit auch Beispiele aus anderen Gemeinden erläutert. Die drei Stossrichtungen bauen aufeinander auf. Allen Stossrichtungen ist gleich, dass sie kontrolliert werden müssen, damit ihre Wirkung eintritt.

Stossrichtungen

Mit Beschluss vom 29. Mai 2017 hat sich der Gemeinderat Wangen-Brüttisellen für die Stossrichtung 3 entschieden.

Entscheid für
Stossrichtung 3

2.2.1 Stossrichtung 1: Markierung ohne Bewirtschaftung

Stossrichtung 1	Markierung ohne Bewirtschaftung
Grundsatz	<p>Markierung von Parkfelder ohne zeitliche bzw. Nutzergruppenbeschränkung oder Gebührenerhebung. Die Parkfelder zeigen geeigneten Parkraum auf, damit nicht an unerwünschten Lagen parkiert wird. Als ergänzende Massnahme können Parkverbote, an Stellen wo das Parkieren nicht erwünscht ist, aufgestellt werden. Damit die Situation überall klar ist, müssten in allen Quartierstrassen entweder Parkplätze markiert oder ein Parkverbot verfügt werden.</p>
Chancen	<p>Leichtverständliche, übersichtliche und einheitliche Regelung des Parkierens auf dem gesamten Gemeindegebiet</p> <p>Klare Regelung von wo parkiert werden darf: kein Parkieren im Strassenraum ohne markierte PP in Kombination mit Parkverbotszone ausgenommen markierte Parkfelder</p> <p>Tiefe Investitions- und Unterhaltskosten; nur einmalige Kosten für Markierung</p>
Risiken	<p>Keine Differenzierung zwischen den Nutzergruppen: nicht möglich eine bestimmte Nutzergruppe zu erzielen</p> <p>Keine Beschränkung der Belegungsdauer: Dauerbelegung der Parkplätze möglich</p> <p>Förderung motorisierter Verkehrsmittel</p> <p>Hoher Parkplatzsuchverkehr, wenn nicht genügend Parkplätze zur Verfügung gestellt</p> <p>Öffentlicher Grund kann kostenlos genutzt werden</p> <p>Schilderwald falls keine Parkverbotszone ausgenommen markierte Parkfelder</p> <p>Schritt zurück gegenüber heute</p> <p>....</p>
Finanzielle Auswirkungen	<p>Nur Ausgaben:</p> <p>Markierung der Parkfelder</p> <p>Signalisation von Parkverboten</p>
Beispiele anderer Gemeinden	<p>Wiesendangen</p> <p>Nur weissmarkierte Parkplätze ohne weitere Beschränkung</p>

2.2.2 Stossrichtung 2: Zonenmodell mit zeitlicher Bewirtschaftung

Stossrichtung 2	Zonenmodell mit zeitlicher Bewirtschaftung
Grundsatz	<p>Zusätzlich zur Markierung wird eine zeitliche Beschränkung für Strassenabschnitte und/oder markierte Parkfelder eingeführt (z.B. blaue Zone). Die unterschiedlichen Bewirtschaftungsarten werden entweder für einzelne Parkfelder, nach Quartier oder für die ganze Gemeinde bestimmt (Zonenmodell). Die einheitlichen Bewirtschaftungsregeln innerhalb der Zonen ermöglichen eine räumliche Differenzierung der Regelung des Parkierens, so dass die Bedürfnisse besser abgedeckt werden können. Als ergänzende Massnahme können Parkverbote, an Stellen wo das Parkieren nicht erwünscht ist, aufgestellt werden.</p> <p>Eine Ausnahme zur zeitlichen Beschränkung kann für bestimmte Nutzergruppen gemacht werden, indem Parkkarten (z.B. Anwohner) bezogen werden können. Für Parkkarten können gegebenenfalls Gebühren erhoben werden.</p>
Chancen	<p>Maximale Parkierungsdauer erhöht den Umschlag der Parkfelder (z. B. bei Geschäften, etc.) und unterbindet nicht der Umgebung entsprechendes, zu langes Parkieren</p> <p>Differenzierung nach festgelegten Gebieten: gezielte räumliche Abdeckung der Bedürfnisse</p> <p>Klare Regelung von wo parkiert werden darf: kein Parkieren im Strassenraum ohne markierte PP in Kombination mit Parkverbotszone ausgenommen markierte Parkfelder</p> <p>Nutzergruppenbeschränkung ermöglicht einer Differenzierung der Zielgruppe wie z.B. Besucher öffentlicher Einrichtungen, Kunden, Gäste, Anwohner, Angestellte, etc.</p> <p>Schaffung von Anreizen für Benutzung nicht-motorisierter Verkehrsmitteln</p> <p>Verminderung Parkplatzsuchverkehr</p> <p>Akzeptanz bei Akteuren, da nicht-monetär</p>
Risiken	<p>Differenzierte Regelungen über das Gemeindegebiet erschweren Verständlichkeit für Nutzer</p> <p>Je strenger die zeitliche Bewirtschaftung ausgestaltet wird, je grösser ist der Verdrängungseffekt auf private (unbewirtschaftete) Parkplätze</p>

	Schilderwald falls keine Parkverbotszone ausgenommen markierte Parkfelder Aufwand der Verwaltung für die Administration der Park- karten ...
Finanzielle Auswirkungen	Ausgaben: Markierung der Parkfelder Signalisation von Parkverboten Einnahmen: ev. Parkkarten
Beispiele anderer Gemeinden	Fehraltorf Blaue Zonen; weiss markierte Parkplätze; «Laternenge- bühr» monatlich in Rechnung gestellt Volketswil Blaue Zonen

2.2.3 Stossrichtung 3: Zonenmodell mit finanzieller und zeitlicher Bewirtschaftung

Stossrichtung 3	Zonenmodell mit finanzieller und zeitlicher Bewirtschaftung
Grundsatz	<p>Zeitliche Beschränkung oder Gebührenerhebung für Strassenabschnitte und/oder markierte Parkfelder. Die unterschiedlichen Bewirtschaftungsarten werden entweder für einzelne Parkfelder, nach Quartier oder für die ganze Gemeinde bestimmt (Zonenmodell). Die einheitlichen Bewirtschaftungsregeln innerhalb der Zonen ermöglichen eine räumliche Differenzierung der Regelung des Parkierens, so dass die unterschiedlichen Bedürfnisse besser abgedeckt werden können. Als ergänzende Massnahme können Parkverbote an Orten, wo das Parkieren nicht erwünscht ist, aufgestellt werden.</p> <p>Eine Ausnahme zur zeitlichen Beschränkung und Gebührenerhebung kann für bestimmte Nutzergruppen gemacht werden, indem Parkkarten (z.B. Anwohner) bezogen werden können. Für Parkkarten können gegebenenfalls Gebühren erhoben werden.</p>
Chancen	<p>Maximale Parkierungsdauer erhöht den Umschlag der Parkfelder (z. B. bei Geschäften, etc.) und unterbindet nicht der Umgebung entsprechendes, zu langes Parkieren</p> <p>Differenzierung nach festgelegten Gebieten: gezielte räumliche Abdeckung der Bedürfnisse</p> <p>Klare Regelung von wo parkiert werden darf: kein Parkieren im Strassenraum ohne markierte PP in Kombination mit Parkverbotszone ausgenommen markierte Parkfelder</p> <p>Nutzergruppenbeschränkung ermöglicht einer Differenzierung der Zielgruppe wie z.B. Besucher öffentlicher Einrichtungen, Kunden, Gäste, Anwohner, Angestellte, etc.</p> <p>Schaffung von Anreizen für Benutzung nicht-motorisierter Verkehrsmittel</p> <p>Verminderung Parkplatzsuchverkehr</p> <p>Kostendeckender Betrieb möglich</p> <p>Verursachergerechte Finanzierung</p> <p>Verkehrslenkende Wirkung</p>

<p>Risiken</p>	<p>Differenzierte Regelungen über das Gemeindegebiet erschweren Verständlichkeit für Nutzer</p> <p>Je strenger die zeitliche Bewirtschaftung ausgestaltet wird, je grösser ist der Verdrängungseffekt auf private (unbewirtschaftete) Parkplätze</p> <p>Schilderwald falls keine Parkverbotszone ausgenommen markierte Parkfelder</p> <p>Aufwand der Verwaltung für die Administration der Parkkarten</p> <p>Hohe Investitions- und Unterhaltskosten</p> <p>Vermutlich geringe Akzeptanz bei Akteuren, v.a. Gewerbe</p> <p>...</p>
<p>Finanzielle Auswirkungen</p>	<p>Ausgaben:</p> <p>Markierung der Parkfelder</p> <p>Kauf und Unterhalt von ev. Parkuhren/-automaten</p> <p>Signalisation von Parkverboten</p> <p>Einnahmen:</p> <p>Gebühren und Parkkarten</p>
<p>Beispiele anderer Gemeinden</p>	<p>Dübendorf</p> <p>Elf Zonen mit zwei Arten von Bewirtschaftung: Zentrumszonen mit Parkuhren und Ausnahmeregelungen für Anwohner und Gewerbebetriebe und Wohnquartiere mit Zonenparkieren und Parkkarte. Einführung der Zonen erfolgt in vier Etappen von 2017 bis 2018</p> <p>Bad Zurzach</p> <p>Bedeutende Strassen im Gebiet «Flecken» mit zeitlicher Beschränkung und Langzeitparkkarten; übrige Gebiete im «Flecken» mit Gebührenpflicht, keiner zeitlichen Beschränkung und Langzeitparkkarten; Wohnquartiere gebührenfrei, mit zeitlicher Beschränkung von Montag bis Samstag und Langzeitparkkarten; übriges Gemeindegebiet gebührenfrei und keine zeitliche Beschränkung</p> <p>Illnau-Effretikon</p> <p>Zentrumsgebiet mit weissen Parkfelder und Parkuhr; weisse Zone mit Parkscheibenpflicht und Anwohnerbevorzugung; übriges Gebiet ohne Bewirtschaftung</p> <p>Wallisellen</p> <p>Weisse Parkfelder mit Zeitbeschränkung; blaue Zonen mit markierten Parkfeldern; blaue Zonen ohne Parkfeldern; blaue Zone im Zentrum; Bereich mit Parkverbot; Parkfelder mit Parkuhren</p>

Wohlen

Strassenraum Zentrum / Ortskern mit auf 1 Stunde beschränkter Parkierungsdauer und Gebührenerhebung (erste 15 Minuten gratis); Zentrum / Ortskern mit auf 4 Stunde beschränkter Parkierungsdauer und Gebührenerhebung (erste 15 Minuten gratis); öffentliche Anlagen sowie Schul- und Sportanlagen mit unbeschränkter Parkierungsdauer ausser für bestimmten Anlagen und Gebührenerhebung (erste 30 Minuten gratis, maximaler Betrag pro Tag, Dauerparkkarten für Vereine, Angestellte der Gemeinde und Mitarbeitende der Schule); Wohngebiete mit unbeschränkter Parkierungsdauer und Gebührenerhebung (erste 3 Stunden gratis)

3. Ziele und Randbedingungen

3.1 Ziele

Die Ziele wurden aufgrund des aus der Situationsanalyse abgeleiteten Handlungsbedarfs und in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe sowie dem Gemeinderat erarbeitet. Die Bewirtschaftung der Parkplätze auf öffentlichem Grund der Gemeinde Wangen-Brüttisellen soll folgende Ziele erfüllen:

Abstimmung der Zielsetzungen

- Bestimmungsgemässe Nutzung der Parkplätze
- Langzeitparken von Fremden (ohne Ziel in Wangen-Brüttisellen) reduzieren
- Regelungen vereinheitlichen
- Verbesserung der Sicherheit im Umfeld der Schulen

Das letzte Ziel ist weniger mit der Bewirtschaftung als vielmehr mit der Signalisation der Parkierung zu erreichen (z.B. Parkverbote). Entsprechende Massnahmen werden parallel ausgearbeitet und umgesetzt (siehe Kapitel 7).

3.2 Randbedingungen

Zudem sollen bei der Ausgestaltung der Varianten folgende Randbedingungen erfüllt werden. Auch diese wurden anhand der aktuellen Situation vor Ort sowie mit den Anliegen der Beteiligten abgestimmt.

Voraussetzungen, die erfüllt werden sollten

- Homogenes, leicht verständliches System (einheitliche Regelungen innerhalb einer Zone)
- Gleiche Regeln für gleiche Nutzergruppen (bei Sportanlagen sollen beispielsweise alle Sportvereine die gleichen Regeln befolgen müssen)
- Der administrative Aufwand der Verwaltung soll klein gehalten werden
- Die Kosten sollen von den Nutzern getragen und mittelfristig gedeckt werden
- Die Kontrolle soll einfach umsetzbar sein
- Die Gesamtzahl an Parkplätzen soll plus/minus beibehalten werden

Die letzte Randbedingung ist nicht primär von der Bewirtschaftung abhängig, sondern von der Markierung von Parkplätzen. Entsprechende Massnahmen werden separat ausgearbeitet und umgesetzt (siehe Kapitel 7).

Diese Ziele und Randbedingungen wurden auf Empfehlung der Arbeitsgruppe im Gemeinderat am 13. November 2017 ergänzt und beschlossen und bilden die Grundlage für die Ausarbeitung und Bewertung von Konzeptvarianten.

4. Zonenmodell

Um die Stossrichtung 3 «Zonenmodell mit finanzieller und zeitlicher Bewirtschaftung» umzusetzen, ist das Zonenmodell im Anhang A2 entworfen und mit Beschluss vom 14. Mai 2018 durch den Gemeinderat zur Umsetzung empfohlen worden. Das Zonenmodell dient der bestimmungsgemässen Nutzung der Parkplätze und ermöglicht eine räumliche und nutzungsabhängige Differenzierung der zeitlichen und finanziellen Regelungen.

Bewirtschaftungs-
zonen

Die Typen von Bewirtschaftungszonen wurden aufgrund der verschiedenen Nutzungen abgeleitet. Als Grundlage für die Abgrenzung wurde der Zonenplan verwendet. In einem ersten Schritt wurden folgende fünf Zonentypen vorgeschlagen:

- Zentrumsgebiet
- Wohngebiet
- Gewerbegebiet
- Freizeit- / Sportanlagen
- Öffentliche Anlagen

In ihrer zweiten Arbeitssitzung hat die Arbeitsgruppe empfohlen, aus den Zonen «Zentrumsgebiet» und «Wohngebiet» eine einzige Zone zu bilden, da die Unterschiede der Nutzungen in einer Gemeinde der Grösse von Wangen-Brüttisellen nicht so gross sind, und somit die bestimmungsgemässe Nutzung gut mit einer einheitlichen Regelung über Zentrums- und Wohnnutzungen abgedeckt werden kann. Teile der Parkplatzanlagen beim Skyguide-Areal und bei der Sportanlage Dürrbach sind Spezialregelungen untergestellt, da sich die jetzige Bewirtschaftung bewährt hat und bereits zufriedenstellend geregelt ist.

Die endgültigen Zonen, welche auf dem Plan im Anhang A20 dargestellt sind, lauten:

— **Zentrums- / Wohnzone**

Kern- / Wohn- / Zentrumszonen aus dem Zonenplan mit punktuellen Ergänzungen. Hauptnutzung: Wohnen, Arbeiten, Einkaufen.

— **Gewerbezone**

Gewerbezone aus dem Zonenplan mit punktuellen Ergänzungen. Hauptnutzung: Gewerbe, Arbeiten.

— **Freizeit- / Sportanlagen**

Erholungszone Sportanlagen aus dem Zonenplan mit punktuellen Ergänzungen. Hauptnutzung: Freizeitaktivitäten, Sportaktivitäten.

— **Öffentliche Anlagen**

Zone für öffentliche Bauten aus dem Zonenplan mit punktuellen Ergänzungen. Hauptnutzung: Schulanlagen und Kindergärten, Gemeindeverwaltung und -saal (Gsellhof), Friedhof.

5. Bewertung von Varianten zur Bewirtschaftung

5.1 Konzeptvarianten

Für die Diskussion mit der Arbeitsgruppe und dem Gemeinderat wurden zwei unterschiedliche Grundvarianten (Varianten 1 und 2) sowie in der Folge weiter optimierte Untervarianten ausgearbeitet. Die vier im Detail untersuchten Varianten (Variante 1, Variante 1 optimiert, Variante 2 und Variante 2 optimiert) sind in der Tabelle 1 beschrieben. Dabei sind die Unterschiede zwischen der Grund- und der optimierten Variante jeweils rot dargestellt. Variante 1 und Variante 2 unterscheiden sich nur in den Regelungen für die Freizeit-, Sport- und öffentlichen Anlagen.

Zwei Grundvarianten und zwei optimierte Varianten

Zone	Variante 1	Variante 1 optimiert	Variante 2	Variante 2 optimiert
Zentrums-/Wohnzone	Weisse Zone ohne Gebühren Mo-Fr, 7 – 22 Uhr Max. Parkdauer (ohne Parkkarte) 3h Dauerparkkarte für Anwohner: CHF 300.-/Jahr, CHF 30.-/Monat Tagesparkkarten für Besucher: CHF 8.-/Tag			
Gewerbezone	Weisse Zone ohne Gebühren Mo-Fr, 7 – 22 Uhr Max. Parkdauer (ohne Parkkarte) 3h Dauerparkkarte für Gewerbe/Pendler: CHF 500.-/Jahr, CHF 50.-/Monat Tagesparkkarten für Besucher: CHF 8.-/Tag			
Freizeit-/Sportanlagen	Weisse Zone mit Gebühren (Parkuhren): 4 Stunden gratis, ab 5. Stunde CHF 1.-/h Mo-So, 0 – 24 Uhr Keine max. Parkdauer max. CHF 8.-/Tag Keine Dauer- und Tagesparkkarten	Weisse Zone mit Gebühren (Parkuhren): 1 Stunde gratis, ab 2. Stunde CHF 1.-/h Mo-So, 0 – 24 Uhr Max. Parkdauer 12h max. CHF 8.-/Tag Anwohnerparkkarte Plus (CHF 500.-/Jahr, CHF 50.-/Monat)	Weisse Zone ohne Gebühren Mo-Sa, 7 – 21 Uhr Max. Parkdauer 6h Keine Dauer- und Tagesparkkarten	Weisse Zone ohne Gebühren Mo-So, 7 – 22 Uhr Max. Parkdauer 3h Anwohnerparkkarte Plus (CHF 500.-/Jahr, CHF 50.-/Monat); Tagesparkkarten CHF 8.-/Tag
Öffentliche Anlage	Weisse Zone mit Gebühren (Parkuhren): 2 Stunden gratis, ab 3. Stunde CHF 1.-/h Mo-So, 0 – 24 Uhr Max. Parkdauer 24h max. CHF 8.-/Tag Parkkarten für Angestellte der Gemeinde und Behörden (CHF 300.-/Jahr)	Weisse Zone mit Gebühren (Parkuhren): 1 Stunde gratis, ab 2. Stunde CHF 1.-/h Mo-So, 0 – 24 Uhr Max. Parkdauer 12h max. CHF 8.-/Tag Parkkarten für Angestellte der Gemeinde und Behörden (CHF 300.-/Jahr)	Audienzrichterliche Verbote (wie heute) Parkkarten für Angestellte der Gemeinde und Behörden (CHF 300.-/Jahr)	Audienzrichterliche Verbote (wie heute) Parkkarten für Angestellte der Gemeinde und Behörden (CHF 300.-/Jahr)

Tabelle 2: Übersicht Konzeptvarianten

5.2 Abschätzung Wirtschaftlichkeit

Die durch die vier Varianten verursachten Investitionen sowie jährlichen Einnahmen und Ausgaben wurden abgeschätzt, um die langfristige Kostenwirkung aufzeigen zu können. Dabei konnten die Investitionen und die jährlichen Ausgaben aufgrund von Offerten resp. Rücksprachen mit Verwaltungsstellen und der Polizei relativ genau ermittelt werden, während die Einnahmen nur basierend auf groben Annahmen geschätzt werden konnten. Tabelle 2 zeigt eine Übersicht über die Investitionen sowie das jährliche Ergebnis. Die detaillierten Zahlen und Annahmen sind im Anhang A3 ersichtlich.

Kosten	Variante 1	Variante 1 optimiert	Variante 2	Variante 2 optimiert
Investitionen³	mind. CHF 329'000 max. CHF 683'000	mind. CHF 329'000 max. CHF 683'000	CHF 118'000	CHF 118'000
Jährliche Ausgaben³	mind. CHF 138'000 max. CHF 178'000	mind. CHF 138'000 max. CHF 178'000	CHF 54'000	CHF 54'000
Jährliche Einnahmen	CHF 94'000	CHF 134'000	CHF 54'000	CHF 66'000
Verlust / Gewinn pro Jahr	Verlust von mind. CHF 44'000 max. CHF 84'000	Verlust von mind. CHF 4'000 max. CHF 44'000	«Schwarze Null»	Gewinn von CHF 12'000
Amortisationsdauer der Investitionen	<i>Keine Amortisation möglich</i>	<i>Keine Amortisation möglich</i>	<i>Keine Amortisation möglich</i>	ca. 10 Jahre

Tabelle 3: Übersicht Wirtschaftlichkeit

Die Investitionen berücksichtigen neben der Instandstellung des Belags gemäss Fussnote die Installation der Parkuhren inkl. Stromzufuhr, die Markierung und Signalisation der Parkplätze sowie die Software für die Parkkarten-Administration. Die jährlichen Ausgaben umfassen den Unterhalt der Infrastruktur (Parkuhren und Belag), den Kontroll- und Administrationsaufwand (inkl. Entleerung der Parkuhren), die Betriebskosten für die Software sowie Abschreibungen und Kapitalfolgekosten gemäss HRM2.

3 Der höhere Wert berücksichtigt für die Variante 1 jeweils die Belagssanierungen in den Parkierungsanlagen mit Parkuhren, der tiefere Wert geht davon aus, dass diese Sanierungen sowie deren jährliche Folgekosten (Abschreibungen, Kapitalkosten) nicht der Parkplatzbewirtschaftung angelastet werden. In Variante 2 sind keine Belagssanierungen notwendig.

5.3 Beurteilung Erfüllung Ziele und Randbedingungen

Die vier Varianten vermögen die Ziele folgendermassen zu erfüllen:
 (Legende: - keinen Einfluss, ✓ wirkt geringfügig positiv, ✓✓ wird ziemlich positiv, ✓✓✓ wirkt sehr positiv, ✚ eher negative Wirkung)

Ziel	Variante 1	Variante 1 optimiert	Variante 2	Variante 2 optimiert
Bestimmungsgemässe Nutzung der Parkplätze	✓✓	✓✓	✓✓✓	✓✓
Langzeitparkieren von Fremden reduzieren	✚	✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Regelungen vereinheitlichen	✓✓✓	✓✓✓	✓✓	✓✓
Verbesserung der Sicherheit im Umfeld von Schulen ⁴	-	-	-	-
Gesamterfüllung	✓✓✓✓✓✚	✓✓✓✓✓✓✓ (7)	✓✓✓✓✓✓✓✓ (8)	✓✓✓✓✓✓✓ (7)

Tabelle 4: Übersicht Zielerfüllung

Variante 2 erfüllt die Ziele insgesamt am besten, wobei die beiden optimierten Varianten nur eine unwesentlich kleinere Zielerfüllung mit sich bringen.

Variante 2 erfüllt Ziele am besten

Die vier Varianten vermögen die Randbedingungen folgendermassen zu erfüllen (Legende: ☑ ganz erfüllt, ☑☒ teilweise erfüllt, ☒ nicht erfüllt):

Randbedingung	Variante 1	Variante 1 optimiert	Variante 2	Variante 2 optimiert
Homogenes, leicht verständliches System	☑	☑	☑	☑
Gleiche Regeln für gleiche Nutzergruppen	☑	☑	☑☒	☑☒
Der administrative Aufwand der Verwaltung soll klein gehalten werden	☒	☒	☒	☒
Die Kosten sollen von den Nutzern getragen und mittelfristig gedeckt werden	☒	☑☒	☒☑	☑
Die Kontrolle soll einfach umsetzbar sein	☑	☑	☒	☒
Die Gesamtzahl an Parkplätzen soll plus/minus beibehalten werden ⁵	-	-	-	-
Gesamtbeurteilung	☑☑☒☒☒☒	☑☑☑☑☒☒☒	☑☑☑☒☒☒☒☒	☑☑☑☒☒☒☒

Tabelle 5: Übersicht Erfüllung Randbedingungen

4 Die Sicherheit im Umfeld von Schulen wird mit der Umsetzung der in Kapitel 4.2 dargelegten Massnahmen erreicht und ist unabhängig von der gewählten Konzeptvariante.
 5 Die Anzahl der Parkplätze wird mit der Umsetzung der in Kapitel 4.2 dargelegten Massnahmen beeinflusst und ist unabhängig von der gewählten Konzeptvariante

Es zeigt sich, dass die ersten beiden Randbedingungen mit allen Varianten eingehalten werden können. Es fällt jedoch bei allen Varianten ein nicht unerheblicher Aufwand bei der Verwaltung an, u.a. für den Verkauf der Parkkarten. Bei der Variante 1 kommt die Leerung der Parkuhren hinzu, bei Variante 2 der Aufwand für die Kontrolle der audienzrechtlichen Verbote, für welche auch die Verwaltung zuständig ist. Da die Kontrolle bei der Variante 1 einfacher ist, erfüllt die Variante 1 optimiert die Randbedingungen mit geringem Abstand am besten.

Keine Variante vermag alle Randbedingungen zu erfüllen, am besten ist Variante optimiert

Keine der vier untersuchten Varianten vermochte den Gemeinderat vollumfänglich zu überzeugen. Daher hat er in seiner Klausur vom 14. Mai 2018 eine weiter optimierte Bestvariante in Anlehnung an die optimierte Variante 2 beschlossen, welche im Kapitel 6 dokumentiert ist und die Basis für das Reglement bildet. Dabei hat er insbesondere die Bewirtschaftungszeiten in den Wohn-/Zentrums- und Gewerbezone angepasst und auf die Anwohnerparkkarte Plus verzichtet.

Weitere Optimierung

6. Dokumentation Bestvariante

6.1 Erster Variantenentscheid des Gemeinderats

Der Gemeinderat hat an seiner Klausur vom 14. Mai 2018 ausgehend von den untersuchten vier Varianten die in Tabelle 6 dargestellte Bewirtschaftung beschlossen. In einem ersten Schritt sollen keine Parkuhren zum Einsatz kommen, die heutige Situation wird mittels anderer Massnahmen (v.a. Parkkarten) optimiert. Sollten diese Massnahmen keine oder eine zu geringe positive Wirkung zeigen, werden in einem zweiten Schritt für die Freizeit- und Sportanlagen sowie die öffentlichen Anlagen weitere Massnahmen wie beispielsweise Parkuhren in Anlehnung an die optimierte Variante 1 geprüft.

Schrittweise
Umsetzung

Zone	Phase 1: Variante 2 weiter optimiert	Phase 2: Prüfung Elemente der Variante 1 optimiert
Zentrums-/Wohnzone	Weisse Zone ohne Gebühren Mo-So, 7 – 22 Uhr Max. Parkdauer (ohne Parkkarte) 3h Dauerparkkarte für Anwohner Tagesparkkarten für Besucher	
Gewerbezone	Weisse Zone ohne Gebühren Mo-So, 7 – 22 Uhr Max. Parkdauer (ohne Parkkarte) 3h Dauerparkkarte für Gewerbe/Pendler Tagesparkkarten für Besucher	
Freizeit-/Sportanlagen	Weisse Zone ohne Gebühren Mo-So, 7 – 22 Uhr Max. Parkdauer 3h Tagesparkkarten für Besucher	Weisse Zone mit Gebühren (beispielsweise Parkuhren): 1 Stunde gratis, ab 2. Stunde CHF 1.-/h Mo-So, 0 – 24 Uhr Max. Parkdauer 12h max. CHF 8.-/Tag
Öffentliche Anlage	Audienzrichterliche Verbote (wie heute) Parkkarten für Angestellte der Gemeinde und Behörden	Weisse Zone mit Gebühren (beispielsweise Parkuhren): 1 Stunde gratis, ab 2. Stunde CHF 1.-/h Mo-So, 0 – 24 Uhr Max. Parkdauer 12h max. CHF 8.-/Tag Parkkarten für Angestellte der Gemeinde/Behörden

Tabelle 6: Bestvariante für die Parkplatzbewirtschaftung Wangen-Brüttisellen

Die Gebühren für die Parkkarten werden folgendermassen festgelegt:

- Anwohnerparkkarte: CHF 300.-/Jahr, CHF 30.-/Monat,
- Parkkarte für Gewerbe/Pendler: CHF 500.-/Jahr, CHF 50.-/Monat
- Parkkarte für Angestellte der Gemeinde und Behörden: CHF 300.-/Jahr

— Tagesparkkarte für Zentrums-/Wohnzone und Freizeit-/Sportanlagen:
CHF 8.-/Tag; Tagesparkkarte für Gewerbezone: CHF 10.-/Tag

Abschätzung Wirtschaftlichkeit

Die durch die Phase 1 der Bestvariante verursachten Investitionen sowie jährlichen Einnahmen und Ausgaben wurden abgeschätzt, um die langfristige Kostenwirkung aufzeigen zu können. Tabelle 7 zeigt eine Übersicht über die Investitionen sowie das jährliche Ergebnis. Die detaillierten Zahlen und Annahmen sind im Anhang A3 ersichtlich.

Phase 1 zeichnet Gewinn aus

Kosten	Phase 1
Investitionen	CHF 118'000
Jährliche Ausgaben ⁴	CHF 54'000
Jährliche Einnahmen	CHF 64'000
Verlust / Gewinn pro Jahr	Gewinn von CHF 10'000
Amortisationsdauer der Investitionen	Amortisation in ca. 12 Jahren möglich

Tabelle 7: Übersicht Wirtschaftlichkeit Bestvariante

Für eine allfällige Phase 2 kann die Kostenwirkung erst aufgezeigt werden, wenn die Ausgestaltung im Detail bekannt ist. Zudem liegen zu diesem Zeitpunkt auch bereits erste Erfahrungswerte aus dem Betrieb der Phase 1 vor.

Beurteilung Erfüllung Ziele und Randbedingungen

Die zwei Phasen der Bestvariante vermögen die Ziele folgendermassen zu erfüllen:

(Legende: - keinen Einfluss, ✓ wirkt geringfügig positiv, ✓✓ wird ziemlich positiv, ✓✓✓ wirkt sehr positiv, ▼ eher negative Wirkung)

Ziel	Phase 1	Phase 2
Bestimmungsgemässe Nutzung der Parkplätze	✓✓	✓✓
Langzeitparkieren von Fremden reduzieren	✓✓	✓✓
Regelungen vereinheitlichen	✓✓	✓✓✓
Verbesserung der Sicherheit im Umfeld von Schulen ⁶	-	-
Gesamterfüllung	✓✓✓✓✓✓ (6)	✓✓✓✓✓✓ (7)

Tabelle 8: Übersicht Zielerfüllung der Bestvariante

6 Die Sicherheit im Umfeld von Schulen wird mit der Umsetzung der in Kapitel 7 dargelegten Massnahmen erreicht und ist unabhängig von der gewählten Konzeptvariante.

Die Phase 2 erfüllt die Ziele insgesamt am besten, wobei die Phase 1 nur eine unwesentlich kleinere Zielerfüllung mit sich bringt.

Phase 2 erfüllt Ziele am besten

Die zwei Phasen vermögen die Randbedingungen folgendermassen zu erfüllen (*Legende: ganz erfüllt, teilweise erfüllt, nicht erfüllt*):

Keine Phase vermag alle Randbedingungen zu erfüllen, am besten ist Phase 2

Randbedingung	Phase 1	Phase 2
Homogenes, leicht verständliches System	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Gleiche Regeln für gleiche Nutzergruppen	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Der administrative Aufwand der Verwaltung soll klein gehalten werden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Kosten sollen von den Nutzern getragen und mittelfristig gedeckt werden	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Die Kontrolle soll einfach umsetzbar sein	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Die Gesamtzahl an Parkplätzen soll plus/minus beibehalten werden ⁷	-	-
Gesamtbeurteilung	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Tabelle 9: Übersicht Erfüllung Randbedingungen der Bestvariante

Es zeigt sich, dass die erste Randbedingung bereits in beiden Phasen eingehalten werden kann. Da in Phase 1 aber auf einzelnen Anlagen mit audienzrichterlichen Verboten abweichende Regeln herrschen, wird die Gleichbehandlung der Nutzergruppen erst in Phase 2 vollständig erreicht. In beiden Phasen fällt ein Aufwand bei der Verwaltung an, u.a. für den Verkauf der Parkkarten. Bei der Phase 2 kommt die Leerung der Parkuhren hinzu, bei Phase 1 der Aufwand für die Kontrolle der audienzrechtlichen Verbote, für welche auch die Verwaltung zuständig ist. Da die Kontrolle bei der Phase 2 zudem einfacher wird, erfüllt die Phase 2 die Randbedingungen am besten.

6.2 Einschätzung der Arbeitsgruppe

Die Arbeitsgruppe hat in ihrer vierten und letzten Sitzung Bedenken an der Praktikabilität der beschlossenen Bestvariante geäussert: Die Kürzung der maximalen Parkdauer auf 3h und die gleichzeitige Ausdehnung der geltenden Parkzeiten auf das Wochenende in der Wohn- und Zentrumszone wurde als eine ungünstige Kombination eingeschätzt. Die Einschränkung für Besucher ist damit relativ gross. Die Arbeitsgruppe äussert die Befürchtung, dass diese Regelung in der Bevölkerung auf Widerstand stösst.

Ungünstige Kombination von Kürzung der Gratis-Parkzeit und Ausdehnung der Parkzeiten aufs Wochenende

Die Arbeitsgruppe hat daher vorgeschlagen die maximale Parkdauer in allen Zonen auf 4h zu verlängern, sodass die Möglichkeit besteht für einen halben Tag zu parkieren, ohne eine Tagesparkkarte zu benötigen. Die Ausdehnung der geltenden Parkzeiten auf das Wochenende wurde von der Arbeitsgruppe

Vorschlag der Arbeitsgruppe zur Wiedererwägung

⁷ Die Anzahl der Parkplätze wird mit der Umsetzung der in Kapitel 7.2 dargelegten Massnahmen beeinflusst und ist unabhängig von der gewählten Konzeptvariante.

grundsätzlich begrüsst, da man am Wochenende eine gute Verfügbarkeit der Parkplätze garantieren möchte.

Zudem hat die Arbeitsgruppe den Verzicht des Gemeinderats auf eine Anwohnerparkkarte Plus hinterfragt. Aus Sicht der Arbeitsgruppe ist eine zusätzliche Dauerparkkarte, welche die Anwohner für einen Aufpreis von CHF 200 pro Jahr bzw. CHF 20 pro Monat auch zum unbegrenzten Parkieren in den Sport- und Freizeitanlagen ermächtigt, sinnvoll. Die Vorteile einer solchen Karte überwiegen den Nachteil, dass das Konzept insgesamt etwas an Einfachheit einbüsst.

Verzicht auf Anwohnerparkkarte Plus aus Sicht AG nicht sinnvoll

Aus diesem Grund bittet die Arbeitsgruppe den Gemeinderat um eine Wiedererwägung dieses Entscheids.

Antrag auf Wiedererwägung

Der Gemeinderat hat diese Wiedererwägungsanträge an seiner Sitzung vom 12. November 2018 besprochen und gutgeheissen. Die definitiv umzusetzende Variante in zwei Phasen ist im nächsten Kapitel 6.5. dokumentiert.

6.3 Beschlossene Umsetzungsvariante

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 12. November 2018 aufgrund der Wiedererwägungsaufträge der Arbeitsgruppe die in Tabelle 10 dargestellte Bewirtschaftung beschlossen. Als Anpassung wurde die maximale Parkdauer in allen Zonen auf 4h verlängert und die Anwohnerparkkarte Plus wieder aufgenommen. Die zwei Phasen wurden beibehalten, so dass bei einer zu geringen Wirkung der Massnahmen weitere Verbesserungsmassnahmen ergriffen werden können.

Verlängerung der maximalen Parkdauer und Aufnahme der Anwohnerparkkarte Plus

Zone	Phase 1: Variante 2 weiter optimiert (Wiedererwägung)	Phase 2: Prüfung Elemente der Variante 1 optimiert (Wiedererwägung)
Zentrums-/Wohnzone	Weisse Zone ohne Gebühren Mo-So, 7 – 22 Uhr Max. Parkdauer (ohne Parkkarte) 4h Dauerparkkarte für Anwohner Tagesparkkarten für Besucher	
Gewerbezone	Weisse Zone ohne Gebühren Mo-So, 7 – 22 Uhr Max. Parkdauer (ohne Parkkarte) 4h Dauerparkkarte für Gewerbe/Pendler Tagesparkkarten für Besucher	
Freizeit-/Sportanlagen	Weisse Zone ohne Gebühren Mo-So, 7 – 22 Uhr Max. Parkdauer 4h Tagesparkkarten für Besucher	Weisse Zone mit Gebühren (beispielsweise Parkuhren): 1 Stunde gratis, ab 2. Stunde CHF 1.-/h Mo-So, 0 – 24 Uhr Max. Parkdauer 12h max. CHF 8.-/Tag Dauerparkkarte für Anwohner
Öffentliche Anlage	Audienzrichterliche Verbote (wie heute) Parkkarten für Angestellte der Gemeinde und Behörden	Weisse Zone mit Gebühren (beispielsweise Parkuhren): 1 Stunde gratis, ab 2. Stunde CHF 1.-/h Mo-So, 0 – 24 Uhr Max. Parkdauer 12h max. CHF 8.-/Tag Parkkarten für Angestellte der Gemeinde/Behörden

Tabelle 10: Beschlossene Umsetzungsvariante für die Parkplatzbewirtschaftung Wangen-Brütisellen

Die Gebühren für die Parkkarten werden folgendermassen festgelegt:

- Anwohnerparkkarte: CHF 300.-/Jahr, CHF 30.-/Monat,
- Anwohnerparkkarte Plus: CHF 500.-/Jahr, CHF 50.-/Monat
- Parkkarte für Gewerbe/Pendler: CHF 500.-/Jahr, CHF 50.-/Monat
- Parkkarte für Angestellte der Gemeinde und Behörden: CHF 300.-/Jahr
- Tagesparkkarte für Zentrums-/Wohnzone und Freizeit-/Sportanlagen: CHF 8.-/Tag; Tagesparkkarte für Gewerbezone: CHF 10.-/Tag

Verkauft werden keine physischen Parkkarten, sondern ausschliesslich Parkbewilligungen, welche online oder bei der Gemeindeverwaltung gelöst werden können. Dieses System hat den Vorteil, dass der administrative Aufwand bei der Ausstellung und Kontrolle geringer ausfällt, und der Kauf sowie der Ersatz für die Nutzer einfacher gehandhabt wird.

Abschätzung Wirtschaftlichkeit

Die durch die Phase 1 der beschlossenen Umsetzungsvariante verursachten Investitionen sowie jährlichen Einnahmen und Ausgaben wurden ebenfalls abgeschätzt. Tabelle 11 zeigt eine Übersicht über die Investitionen sowie das jährliche Ergebnis. Die detaillierten Zahlen und Annahmen sind im Anhang A3 ersichtlich.

Phase 1 der beschlossenen Umsetzungsvariante zeichnet Gewinn aus

Kosten	Phase 1 beschlossene Umsetzungsvariante
Investitionen	CHF 118'000
Jährliche Ausgaben	CHF 54'000
Jährliche Einnahmen	CHF 62'500
Verlust / Gewinn pro Jahr	Gewinn von CHF 8'500
Amortisationsdauer der Investitionen	<i>Amortisation in ca. 14 Jahren möglich</i>

Tabelle 11: Übersicht Wirtschaftlichkeit der beschlossenen Umsetzungsvariante

Für eine allfällige Phase 2 kann die Kostenwirkung erst aufgezeigt werden, wenn die Ausgestaltung im Detail bekannt ist. Zudem liegen zu diesem Zeitpunkt auch bereits erste Erfahrungswerte aus dem Betrieb der Phase 1 vor.

Beurteilung Erfüllung Ziele und Randbedingungen

Die zwei Phasen der beschlossenen Umsetzungsvariante vermögen die Ziele folgendermassen zu erfüllen:

(Legende: - keinen Einfluss, ✓ wirkt geringfügig positiv, ✓✓ wird ziemlich positiv, ✓✓✓ wirkt sehr positiv, ✘ eher negative Wirkung)

Ziel	Phase 1	Phase 2
Bestimmungsgemässe Nutzung der Parkplätze	✓✓	✓✓
Langzeitparkieren von Fremden reduzieren	✓✓	✓✓
Regelungen vereinheitlichen	✓✓	✓✓✓
Verbesserung der Sicherheit im Umfeld von Schulen ⁸	-	-
Gesamterfüllung	✓✓✓✓✓✓ (6)	✓✓✓✓✓✓ (7)

Tabelle 12: Übersicht Zielerfüllung der beschlossenen Umsetzungsvariante

Beide Phasen der beschlossenen Umsetzungsvariante erfüllen die Ziele gleichermassen wie die Bestvariante. Somit ändern die aufgrund der Wiedererwägungsaufträge vorgenommenen Anpassungen nichts an der Zielerfüllung des Bewirtschaftungskonzepts.

Gleiche Zielerfüllung der beschlossenen Umsetzungsvariante

Die zwei Phasen vermögen die Randbedingungen folgendermassen zu erfüllen (Legende: ☑ ganz erfüllt, ☑☒ teilweise erfüllt, ☒ nicht erfüllt):

Keine Phase vermag alle Randbedingungen zu erfüllen, am besten ist Phase 2

Randbedingung	Phase 1	Phase 2
Homogenes, leicht verständliches System	☑	☑
Gleiche Regeln für gleiche Nutzergruppen	☑	☑
Der administrative Aufwand der Verwaltung soll klein gehalten werden	☑☒	☑☒
Die Kosten sollen von den Nutzern getragen und mittelfristig gedeckt werden	☑	☑
Die Kontrolle soll einfach umsetzbar sein	☑☒	☑
Die Gesamtzahl an Parkplätzen soll plus/minus beibehalten werden ⁹	-	-
Gesamtbeurteilung	☑☑☑☑☑☒	☑☑☑☑☑☒

Tabelle 13: Übersicht Erfüllung Randbedingungen der beschlossenen Umsetzungsvariante

8 Die Sicherheit im Umfeld von Schulen wird mit der Umsetzung der in Kapitel 7 dargelegten Massnahmen erreicht und ist unabhängig von der gewählten Konzeptvariante.

9 Die Anzahl der Parkplätze wird mit der Umsetzung der in Kapitel 7.2 dargelegten Massnahmen beeinflusst und ist unabhängig von der gewählten Konzeptvariante.

Im Vergleich zur Bestvariante wird die Gleichbehandlung der Nutzergruppen durch die Verlängerung der maximalen Parkdauer in Phase 1 verbessert. Besucher von Sport- und Freizeitanlagen können länger gratis parkieren und werden somit beinahe gleichbehandelt wie Sportler, die Anlagen in der Zone «Öffentliche Anlagen» besuchen. Mit der Verlängerung der Gratiszeit wird zusätzlich die allgemeine Akzeptanz des Konzepts erhöht.

Eine generelle Überprüfung des Konzepts nach Umsetzung der Phase 1 ist Ende 2020 durchzuführen, wobei dem Gemeinderat dargelegt wird, ob die Ziele erreicht und die Randbedingungen eingehalten werden konnten. Zudem wird die Wirtschaftlichkeit des Konzepts ausgewiesen.

Überprüfung Ende
2020 des Konzepts
nach Umsetzung
Phase 1

7. Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit

Für die Erreichung des vierten Ziels «Verbesserung der Sicherheit im Umfeld der Schulen», ist die Markierung von Parkfeldern in der Zentrums-/Wohnzone und der Gewerbezone sowie die Signalisation von weiteren Park- und Halteverböten vorgesehen. Damit werden heute bereits punktuell bestehende Park- und Halteverböte gemäss Situationsanalyse (siehe Anhang A1) an sicherheitsrelevanten Orten ergänzt.

Verbesserung der Sicherheit

7.1 Park- / Halteverböte

Es sind die auf dem Plan im Anhang A4 bezeichneten Park- und Halteverböte von der Arbeitsgruppe vorgeschlagen / diskutiert, und vom Gemeinderat ergänzt und beschlossen worden. Folgend sind sie mit der jeweiligen Begründung für ihre Einführung aufgelistet:

Neue Park- und Halteverböte

- **Hagenbuchenweg** (inkl. Beschilderung Wendeplatz): Dieser enge Weg ist regelmässig mit privaten Fahrzeugen zuparkiert, was ein Hindernis für den Kehrriehwagen darstellt. Zudem gilt an den meisten Stellen des Hagenbuchenwegs ohnehin ein faktisches Parkverbot, da die Strasse nicht überall eine Breite von 5 m aufweist. Des Weiteren werden oft Beschwerden von den Anwohnern eingereicht.
- **Unterdorfstrasse**: Parkverbot, eventuell auch Halteverbot vor dem Schulhaus: Hier steht die Sicherheit der Schüler im Vordergrund.
- **Dorfstrasse** (zw. Chileweg und Obere Wangenstrasse): Parkverbot, eventuell auch Halteverbot vor dem Schulhaus: Hier steht die Sicherheit der Schüler im Vordergrund.
- **Im Oberdorf**: Im Strassenraum parkierte Fahrzeuge sind ein Hindernis für den verkehrenden öffentlichen Bus.

Die Park- und Halteverböte müssen bei der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich beantragt werden. Die Gemeinde kann hierfür Vorschläge einreichen, die Entscheidungshoheit liegt aber bei der Kantonspolizei. Die Antragsstellung erfolgt unabhängig vom Parkplatzkonzept.

7.2 Markierung neuer Parkfelder

Eine weitere Massnahme für die Erhöhung der Sicherheit, v.a. auf den Quartierstrassen, ist die Markierung weiterer Parkfelder. Der Bedarf nach neuen Parkfelder wurde aufgrund der Situationsanalyse (siehe Bericht Phase 1) ermittelt und mit einem Rundgang, bei dem Vertreter der Gemeindeverwaltung, der Stadtpolizei und von EBP anwesend waren, bestätigt.

Markierung neuer Parkfelder

Die Anzahl und detaillierte Verortung der neu zu markierenden Parkfelder muss bei der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich beantragt werden. Die Gemeinde kann hierfür Vorschläge einreichen, die Entscheidungshoheit liegt aber bei der Kantonspolizei. Die Antragsstellung erfolgt unabhängig vom Parkplatzkonzept.

8. Weiteres Vorgehen

Das vorliegende Parkierungskonzept bildet die Grundlage für die Anpassung der Gebührenverordnung. Dazu wurde das Konzept am 26.11.18 vom Gemeinderat verabschiedet. In der Gebührenverordnung muss das Erheben von Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund ergänzt werden. Die angepasste Gebührenverordnung wird der Gemeindeversammlung im Juni 2019 vorgelegt. Für die Bewirtschaftung gemäss der beschlossenen Umsetzungsvariante wurde ein Reglement ausgearbeitet, welches dem Gemeinderat zusammen mit dem Parkierungskonzept zum Beschluss vorgelegt wurde. Der Entwurf des Reglements wurde in der vierten und letzten Sitzung mit der Arbeitsgruppe besprochen und aufgrund der Rückmeldungen optimiert. Es liegt diesem Bericht im Anhang A5 bei.

Weitere Umsetzungsschritte

Ende 2020 ist eine Überprüfung des Konzepts nach Umsetzung der Phase 1 vorgesehen, wobei der Grad der Erreichung der Ziele sowie der Einhaltung der Randbedingungen dem Gemeinderat dargelegt wird. Zudem wird die Wirtschaftlichkeit des Konzepts ausgewiesen. Im Fall, dass sich die Phase 1 bei diesem Zeitpunkt nicht bewährt haben sollte, wird eventuell auf Antrag des Gemeinderats die Phase 2 umgesetzt.

Überprüfung Ende 2020 des Konzepts nach Umsetzung Phase 1

9. Würdigung durch den Gemeinderat

Die Nutzung von öffentlichem Grund für die Parkierung von privaten Fahrzeugen führte in den vergangenen Jahren immer mehr zu Gesprächs- und Diskussionsstoff. Die Anwohnerzahl der Gemeinde Wangen-Brüttisellen wächst und somit auch die Anzahl Autos in der Gemeinde.

Die bisher uneinheitlichen Regelungen betreffend die öffentlichen Parkplätze führten in der Vergangenheit vermehrt zu Beschwerden aus der Bevölkerung. Zudem häuften sich Anfragen, ob die Gemeinde Parkierungsmöglichkeiten mittels Laternenparking oder Parkkarten anbietet.

Aufgrund dieser Entwicklung hat der Gemeinderat beschlossen, die Thematik der Parkraumbewirtschaftung umfassend anzugehen und hat die EBP Schweiz AG mit der Erarbeitung eines Parkplatzkonzepts und –reglements beauftragt.

In einem ersten Schritt erstellte die EBP eine Situationsanalyse, um den nötigen Handlungsbedarf erfassen zu können. Mit Unterstützung einer Arbeitsgruppe wurden anschliessend mögliche Ziele, Randbedingungen, Parkierungszonen und Regelungen diskutiert und entsprechende Massnahmen entwickelt aufgrund deren das Parkplatzkonzept und –reglement erstellt werden konnten.

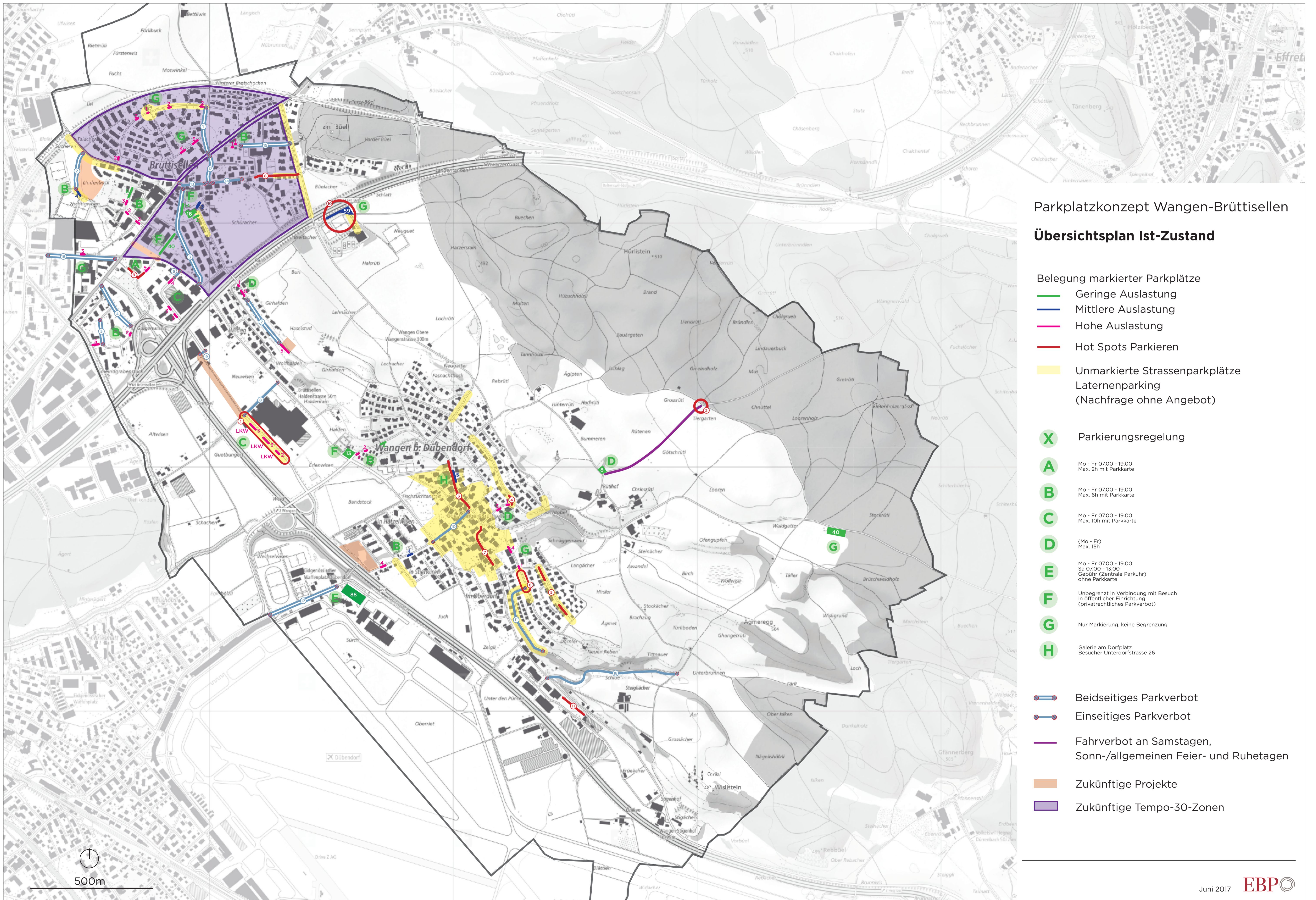
Der Gemeinderat dankt der EBP sowie der Arbeitsgruppe für ihren Einsatz und die geleistete Arbeit. Mit der Umsetzung des Parkplatzkonzepts und der Einführung des dazugehörigen Reglements hofft der Gemeinderat, die bestehenden Missstände aufheben und eine einheitliche, faire Parkraumbewirtschaftung einführen zu können.

Um die Erreichung der Ziele sicherzustellen, wird Ende 2020 eine Überprüfung des Konzepts vorgenommen.

Wangen-Brüttisellen, 26. November 2018

Gemeinderat Wangen-Brüttisellen

A1 Übersichtsplan Situationsanalyse



Parkplatzkonzept Wangen-Brüttisellen

Übersichtsplan Ist-Zustand

Belegung markierter Parkplätze

- Geringe Auslastung
- Mittlere Auslastung
- Hohe Auslastung
- Hot Spots Parkieren
- Unmarkierte Strassenparkplätze
Laternenparking
(Nachfrage ohne Angebot)

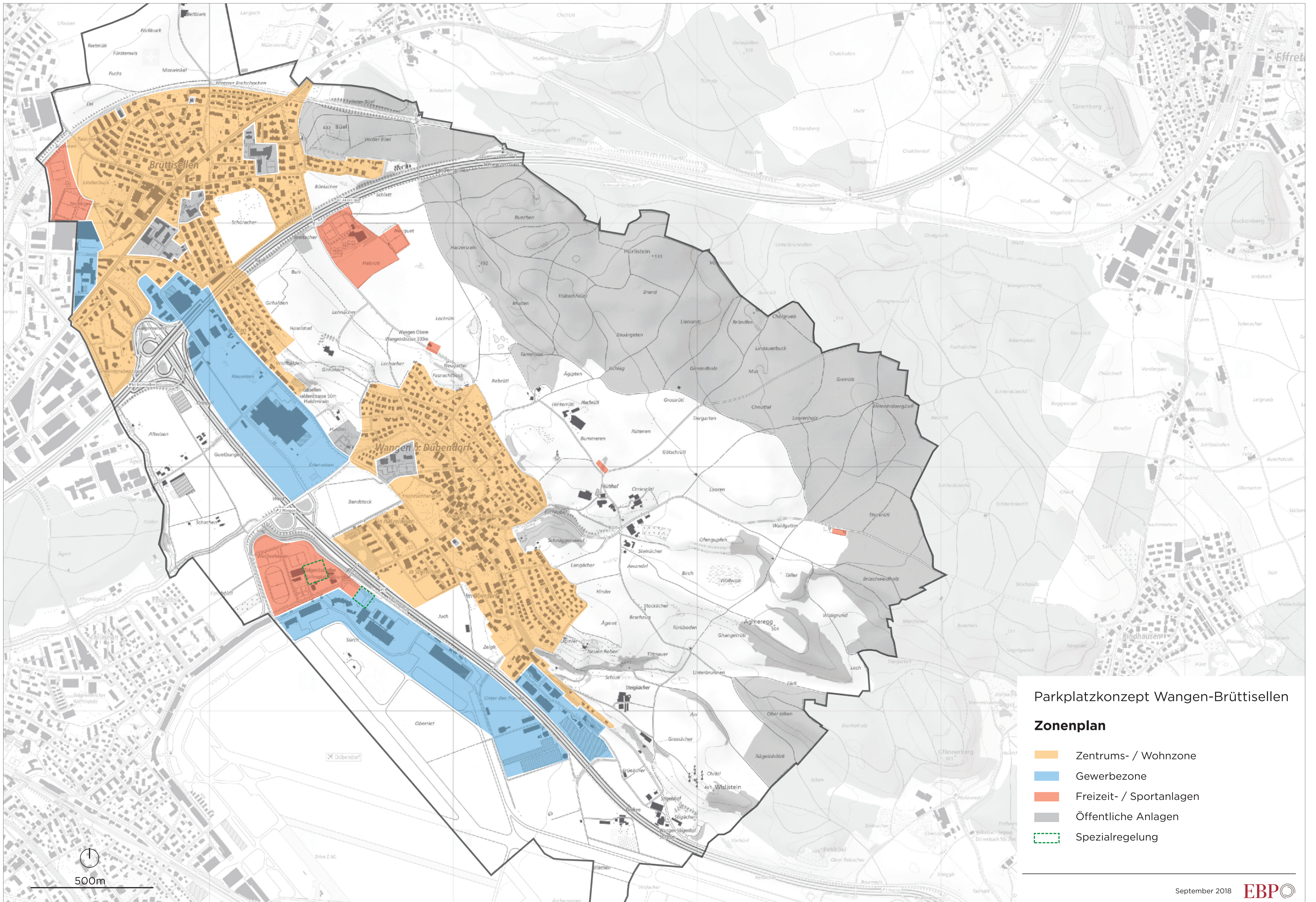
X Parkierungsregelung

- A Mo - Fr 07.00 - 19.00
Max. 2h mit Parkkarte
- B Mo - Fr 07.00 - 19.00
Max. 6h mit Parkkarte
- C Mo - Fr 07.00 - 19.00
Max. 10h mit Parkkarte
- D (Mo - Fr)
Max. 15h
- E Mo - Fr 07.00 - 19.00
Sa 07.00 - 13.00
Gebühr (Zentrale Parkuhr)
ohne Parkkarte
- F Unbegrenzt in Verbindung mit Besuch
in öffentlicher Einrichtung
(privatrechtliches Parkverbot)
- G Nur Markierung, keine Begrenzung
- H Galerie am Dorfplatz
Besucher Unterdorfstrasse 26

- Beidseitiges Parkverbot
- Einseitiges Parkverbot
- Fahrverbot an Samstagen,
Sonn-/allgemeinen Feier- und Ruhetagen
- Zukünftige Projekte
- Zukünftige Tempo-30-Zonen

500m

A2 Zonenplan



Parkplatzkonzept Wangen-Brüttisellen

Zonenplan

- Zentrums- / Wohnzone
- Gewerbezone
- Freizeit- / Sportanlagen
- Öffentliche Anlagen
- Spezialregelung

A3 Abschätzung der Wirtschaftlichkeit

Variante 1 ohne Belagssanierung

Investitionskosten	329'000
Instandstellung Belag	22'000
Neumarkierung Parkplätze	35'000
Installation Stromzufuhr	24'000
Zentrale Parkuhr	150'000
Signalisation Parkuhr	8'000
Signalisation Zonen und Strassenparkplätze	55'000
Software Parkkarten	30'000
Aufnahme GIS-Daten	5'000
Jährliche Ausgaben	138'000
Unterhalt Parkuhr	6'000
Entleerung Parkuhr	16'000
Betriebskosten Software	7'000
Abschreibungen Investitionen minimal	39'000
Kapitalfolgekosten 1 %	3'000
Unterhaltskosten Infrastruktur	17'000
2.5 % Investitionskosten	
Kontrollaufwand	30'000
Verwaltungsaufwand	20'000
Einnahmen	94'000
Gebühren Parkuhren	40'000
Anwohnerparkkarten	21'000
Anwohnerparkkarten Plus	-
Gewerbeparkkarten	10'000
Parkkarten Angestellte Gemeinde und Behörden	21'000
Tageskarten Besucher	2'000
Jährlicher Gewinn / Verlust	-44'000

Variante 1 mit Belagssanierung

Investitionskosten	683'000
Instandstellung Belag	376'000
Neumarkierung Parkplätze	35'000
Installation Stromzufuhr	24'000
Zentrale Parkuhr	150'000
Signalisation Parkuhr	8'000
Signalisation Zonen und Strassenparkplätze	55'000
Software Parkkarten	30'000
Aufnahme GIS-Daten	5'000
Jährliche Ausgaben	178'000
Unterhalt Parkuhr	6'000
Entleerung Parkuhr	16'000
Betriebskosten Software	7'000
Abschreibungen Investitionen maximal	75'000
Kapitalfolgekosten 1 %	7'000
Unterhaltskosten Infrastruktur	17'000
2.5 % Investitionskosten	
Kontrollaufwand	30'000
Verwaltungsaufwand	20'000
Einnahmen	94'000
Gebühren Parkuhren	40'000
Anwohnerparkkarten	21'000
Anwohnerparkkarten Plus	-
Gewerbeparkkarten	10'000
Parkkarten Angestellte Gemeinde und Behörden	21'000
Tageskarten Besucher	2'000
Jährlicher Gewinn / Verlust	-84'000

**Variante 1 optimiert
ohne Belagssanierung**

Investitionskosten	329'000
Instandstellung Belag	22'000
Neumarkierung Parkplätze	35'000
Installation Stromzufuhr	24'000
Zentrale Parkuhr	150'000
Signalisation Parkuhr	8'000
Signalisation Zonen und Strassenparkplätze	55'000
Software Parkkarten	30'000
Aufnahme GIS-Daten	5'000
Jährliche Ausgaben	138'000
Unterhalt Parkuhr	6'000
Entleerung Parkuhr	16'000
Betriebskosten Software	7'000
Abschreibungen Investitionen minimal	39'000
Kapitalfolgekosten 1 %	3'000
Unterhaltskosten Infrastruktur 2.5 % Investitionskosten	17'000
Kontrollaufwand	30'000
Verwaltungsaufwand	20'000
Einnahmen	134'000
Gebühren Parkuhren	76'000
Anwohnerparkkarten	15'000
Anwohnerparkkarten Plus	10'000
Gewerbeparkkarten	10'000
Parkkarten Angestellte Gemeinde und Behörden	21'000
Tageskarten Besucher	2'000
Jährlicher Gewinn / Verlust	-4'000

**Variante 1 optimiert
mit Belagssanierung**

Investitionskosten	683'000
Instandstellung Belag	376'000
Neumarkierung Parkplätze	35'000
Installation Stromzufuhr	24'000
Zentrale Parkuhr	150'000
Signalisation Parkuhr	8'000
Signalisation Zonen und Strassenparkplätze	55'000
Software Parkkarten	30'000
Aufnahme GIS-Daten	5'000
Jährliche Ausgaben	178'000
Unterhalt Parkuhr	6'000
Entleerung Parkuhr	16'000
Betriebskosten Software	7'000
Abschreibungen Investitionen maximal	75'000
Kapitalfolgekosten 1 %	7'000
Unterhaltskosten Infrastruktur 2.5 % Investitionskosten	17'000
Kontrollaufwand	30'000
Verwaltungsaufwand	20'000
Einnahmen	134'000
Gebühren Parkuhren	76'000
Anwohnerparkkarten	15'000
Anwohnerparkkarten Plus	10'000
Gewerbeparkkarten	10'000
Parkkarten Angestellte Gemeinde und Behörden	21'000
Tageskarten Besucher	2'000
Jährlicher Gewinn / Verlust	-44'000

Variante 2

Investitionskosten	118'000
Instandstellung Belag	22'000
Neumarkierung Parkplätze	6'000
Installation Stromzufuhr	-
Zentrale Parkuhr	-
Signalisation Parkuhr	-
Signalisation Zonen und Strassenparkplätze	55'000
Software Parkkarten	30'000
Aufnahme GIS-Daten	5'000
Jährliche Ausgaben	54'000
Unterhalt Parkuhr	-
Entleerung Parkuhr	-
Betriebskosten Software	4'000
Abschreibungen Investitionen	14'000
Kapitalfolgekosten 1 %	1'000
Unterhaltskosten Infrastruktur 2.5 % Investitionskosten	3'000
Kontrollaufwand	22'000
Verwaltungsaufwand	10'000
Einnahmen	54'000
Gebühren Parkuhren	-
Anwohnerparkkarten	21'000
Anwohnerparkkarten Plus	-
Gewerbeparkkarten	10'000
Parkkarten Angestellte Gemeinde und Behörden	21'000
Tageskarten Besucher	2'000
Jährlicher Gewinn / Verlust	-

Variante 2 optimiert

Investitionskosten	118'000
Instandstellung Belag	22'000
Neumarkierung Parkplätze	6'000
Installation Stromzufuhr	-
Zentrale Parkuhr	-
Signalisation Parkuhr	-
Signalisation Zonen und Strassenparkplätze	55'000
Software Parkkarten	30'000
Aufnahme GIS-Daten	5'000
Jährliche Ausgaben	54'000
Unterhalt Parkuhr	-
Entleerung Parkuhr	-
Betriebskosten Software	4'000
Abschreibungen Investitionen	14'000
Kapitalfolgekosten 1 %	1'000
Unterhaltskosten Infrastruktur 2.5 % Investitionskosten	3'000
Kontrollaufwand	22'000
Verwaltungsaufwand	10'000
Einnahmen	66'000
Gebühren Parkuhren	-
Anwohnerparkkarten	6'000
Anwohnerparkkarten Plus	25'000
Gewerbeparkkarten	10'000
Parkkarten Angestellte Gemeinde und Behörden	21'000
Tageskarten Besucher	4'000
Jährlicher Gewinn / Verlust	12'000

Variante 2 weiter optimiert

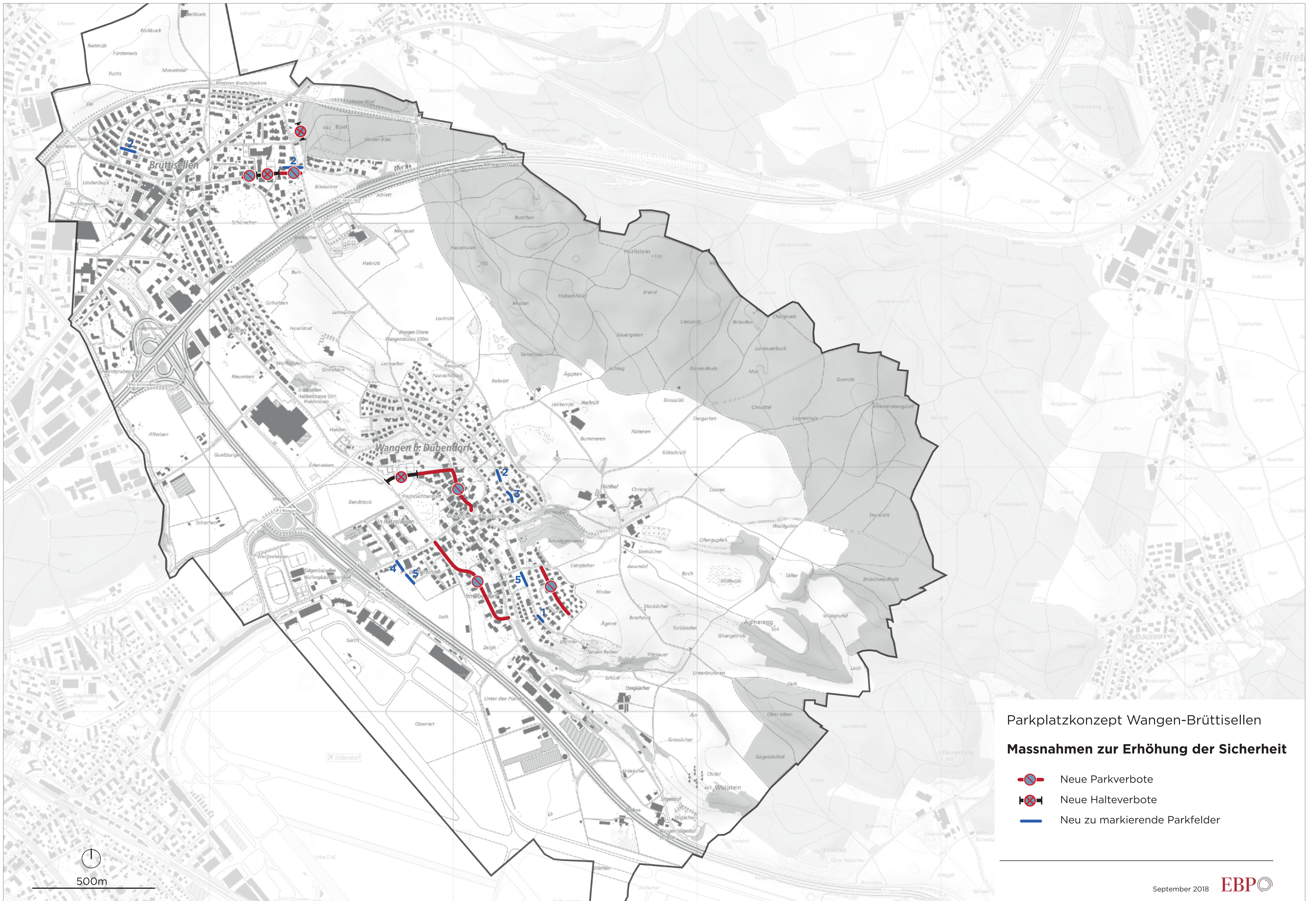
Investitionskosten	118'000
Instandstellung Belag	22'000
Neumarkierung Parkplätze	6'000
Installation Stromzufuhr	-
Zentrale Parkuhr	-
Signalisation Parkuhr	-
Signalisation Zonen und Strassenparkplätze	55'000
Software Parkkarten	30'000
Aufnahme GIS-Daten	5'000
Jährliche Ausgaben	54'000
Unterhalt Parkuhr	-
Entleerung Parkuhr	-
Betriebskosten Software	4'000
Abschreibungen Investitionen	14'000
Kapitalfolgekosten 1 %	1'000
Unterhaltskosten Infrastruktur	3'000
2.5 % Investitionskosten	3'000
Kontrollaufwand	22'000
Verwaltungsaufwand	10'000
Einnahmen	64'000
Gebühren Parkuhren	-
Anwohnerparkkarten	21'000
Anwohnerparkkarten Plus	-
Gewerbeparkkarten	10'000
Parkkarten Angestellte Gemeinde und Behörden	21'000
Tageskarten Besucher	12'000
Jährlicher Gewinn / Verlust	10'000

Variante 2 weiter optimiert (Wiedererwägung)

Investitionskosten	118'000
	0 22'000
	0 6'000
	0 -
	0 -
	0 -
	0 55'000
	0 30'000
	0 5'000
Jährliche Ausgaben	54'000
Jahreseinnahmen	-
	0 -
Betriebskosten Software	4'000
Abschreibungen Investitionen	14'000
Kapitalfolgekosten 1 %	1'000
	0 3'000
	0 22'000
	0 10'000
Einnahmen	62'500
Gebühren Parkuhren	-
Anwohnerparkkarten	15'000
Anwohnerparkkarten Plus	10'000
Gewerbeparkkarten	10'000
Parkkarten Angestellte Gemeinde und Behörden	21'000
Tageskarten Besucher	6'500
Jährlicher Gewinn / Verlust	8'500

Beschlossene Variante gemäss GR-Entscheidung vom 26.11.2018

A4 Plan Erhöhung der Sicherheit



Nachtrag: Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Ausgangslage

Im Kapitel 7 dieses Dokuments werden folgende Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vorgeschlagen:

- **Hagenbuchenweg, Wangen:** Einführung eines Parkverbots auf der ganzen Strasse und Beschilderung eines Wendeplatzes am Ende der Strasse.
- **Unterdorfstrasse, Wangen:** Einführung eines Parkverbots auf der ganzen Strasse und eventuell auch Aufstellung eines Halteverbots vor dem Schulhaus Oberwisen.
- **Dorfstrasse, Brüttsellen:** Einführung eines Parkverbots auf der ganzen Strasse und eventuell auch Aufstellung eines Halteverbots vor dem Schulhaus Steiacher.
- **Im Oberdorf, Wangen:** Einführung eines Parkverbots auf der ganzen Strasse.

Augenschein mit der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich

Signalisationsänderungen müssen immer durch die verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei (KAPO) bewilligt und verfügt werden. Zur Prüfung, ob die oben genannten Park- bzw. Halteverbote bewilligungsfähig sind, fand am 22. Januar 2019 ein Augenschein mit der Gemeinde und KAPO statt.

Die KAPO nahm an dieser Begehung mündlich Stellung zu den einzelnen Massnahmen. Ihres Erachtens ist auf all diesen Strassen kein Missstand gegeben, der das Verfügen eines Park- oder Halteverbots rechtfertigt. Anstelle der gewünschten Park- und Halteverbote empfiehlt die KAPO auf der Dorfstrasse, auf dem Hagenbuchenweg, auf der Unterdorfstrasse und Im Oberdorf Parkfelder zu markieren. Dies aus folgenden Gründen:

- Parkfelder auf Strassen stellen, mit parkierten Fahrzeugen darauf, ein Verkehrshindernis dar, welches zu einem reduzierten Fahrtempo beiträgt und eine vorsichtigeren und rücksichtsvolleren Fahrweise erfordert.
- Vor und nach einem Parkfeld gilt automatisch 30 m Parkverbot. Somit kann anhand von markierten Parkfeldern klar gesteuert werden, wo parkiert werden soll und wo nicht.

Hingegen hat die KAPO eine Bewilligung für eine offizielle Beschilderung eines Wendeplatzes beim Hagenbuchenweg in Aussicht gestellt.

Gemeinderatsbeschluss vom 25. Februar 2019

Nach der vorläufigen Stellungnahme der KAPO hat der Gemeinderat an seiner Sitzung vom 25. Februar 2019 entschieden, dass für die Strassen Hagenbuchenweg und Unterdorfstrasse in Wangen sowie Dorfstrasse in Brüttsellen anstelle des Parkverbots die Markierung von Parkfeldern an geeigneten Stellen eingeplant werden soll. Zudem soll die offizielle Beschilderung

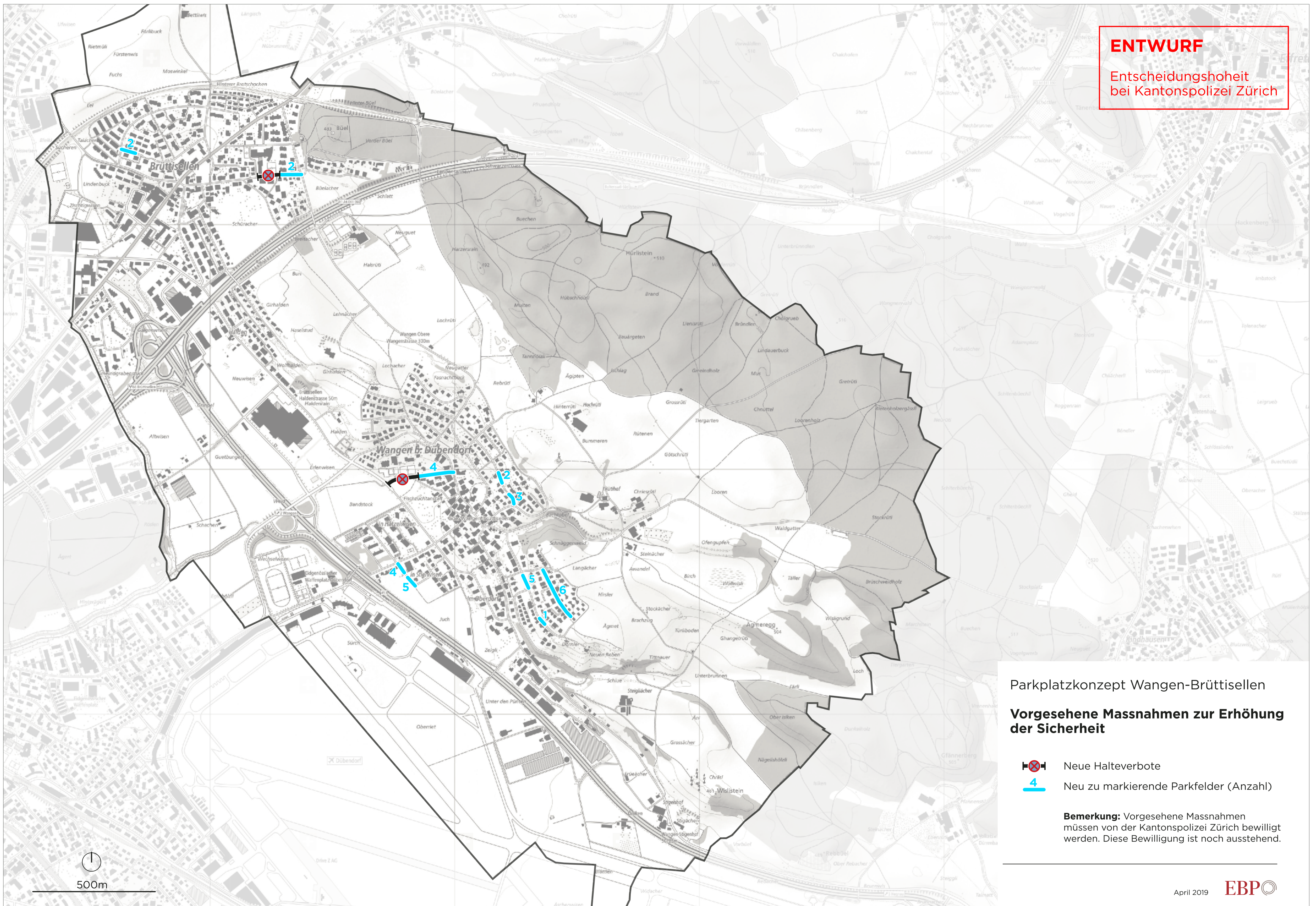
eines Wendeplatzes für den Hagenbuchenweg beantragt werden. Der Gemeinderat ist jedoch weiterhin der Meinung, dass vor den Schulhäusern Steiacher und Oberwisen ein Halteverbot sinnvoll wäre. Entsprechend wird für den Hagenbuchenweg, die Unterdorfstrasse sowie die Dorfstrasse die Markierung von Parkfeldern, für den Hagenbuchenweg die Beschilderung eines Wendeplatzes sowie ein Halteverbot vor den Schulhäusern Steiacher und Oberwisen bei der KAPO beantragt.

Für die Strassen Im Oberdorf und Zelglistrasse in Wangen wurde im Herbst 2018 eine Unterschriftensammlung für die Einführung einer Tempo 30-Zone eingereicht. Mit Beschluss vom 28. Januar 2019 hat sich der Gemeinderat gegen die Einführung einer Tempo 30-Zone entschieden. Jedoch prüft die Gemeinde, mit welchen verkehrsberuhigenden Massnahmen die Verkehrssicherheit für diese beiden Strassen erhöht werden kann. Solange das Resultat dieser Abklärungen noch nicht feststeht, soll für die die Strasse Im Oberdorf in Wangen noch keine Markierung von Parkfeldern bei der KAPO beantragt werden.

Fazit



Basierend auf diesen Erkenntnissen und dem Gemeinderatsbeschluss vom 25. Februar 2019 wurde der Plan Stand September 2018 entsprechend angepasst. Der aktualisierte Plan (Stand April 2019) befindet sich auf der folgenden Seite.

ENTWURF
Entscheidungshoheit
bei Kantonspolizei Zürich



Parkplatzkonzept Wangen-Brüttisellen

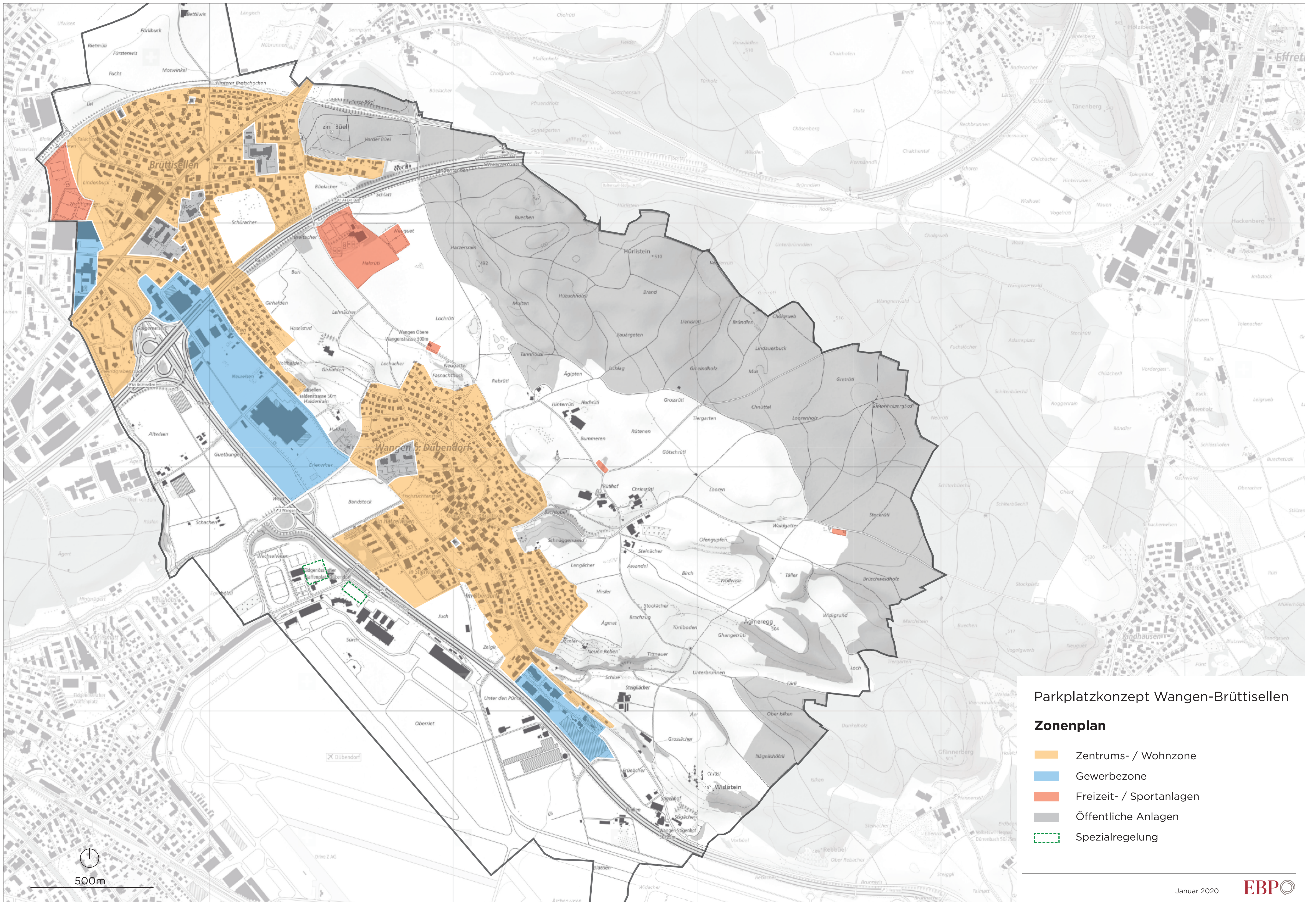
Vorgesehene Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit

-  Neue Halteverbote
-  Neu zu markierende Parkfelder (Anzahl)

Bemerkung: Vorgesehene Massnahmen müssen von der Kantonspolizei Zürich bewilligt werden. Diese Bewilligung ist noch ausstehend.

A5 Parkplatzreglement

Siehe separates Dokument



Parkplatzkonzept Wangen-Brüttisellen

Zonenplan

- Zentrums- / Wohnzone
- Gewerbezone
- Freizeit- / Sportanlagen
- Öffentliche Anlagen
- Spezialregelung