



Stadt Dübendorf

Parkraumkonzept Dübendorf



Vom Stadtrat verabschiedet am 19. Juni 2008

Inhalt

1 Aufgabenstellung	1
2 Vorgehen	1
3 Analyse	3
3.1 Übergeordnete Rahmenbedingungen	3
3.2 Kommunale Grundlagen und Rahmenbedingungen	4
3.3 Handlungsbedarf gemäss Vorgesprächen	5
3.4 Folgerungen	6
4 Parkraumkonzept	7
4.1 Ziele und Strategien	7
4.2 Elemente Parkraumkonzept	9
4.2.1 Der Grundsatz	9
4.2.2 Die Zoneneinteilung im Detail	11
4.2.3 Parkkarten und Parkkartengebiete	15
4.2.4 Parkraumfonds	17
4.2.5 Spezialregelungen Grossanlässe	18
4.2.6 Handlungsbedarf PP-Verordnung	22
4.3 Massnahmen und Kostenschätzung	23
5 Mitwirkung und Öffentlichkeitsarbeit	28
6 Umsetzung, Controlling	28
Plananhang	29
Planungsdokumentation	29

Bearbeitung

Hesse+Schwarze+Partner, Büro für Raumplanung AG
Hofackerstrasse 13, 8032 Zürich

Bruno Hoesli, Bauingenieur HTL, Planer REG A
Gabi Kerschbaumer, Dipl. Ing. TU Wien, Raumplanerin FSU

www.hsp-planer.ch info@hsp-planer.ch
Tel. 044 421 38 38 Fax 044 421 38 20

Druckdatum: 25.6.2008

Das Parkraumkonzept formuliert die Strategie der kommunalen Parkraumpolitik mit den Umsetzungsmassnahmen

1 Aufgabenstellung

Die Stadt Dübendorf beabsichtigt für ihr gesamtes Gemeindegebiet ein kommunales Parkraumkonzept zu erarbeiten. Das Parkraumkonzept dient als vorausschauendes, strategisches Planungsinstrument und in diesem Sinne als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung.

Das Büro Hesse+Schwarze+Partner wurde im Sommer 2007 mit der Erarbeitung des Parkraumkonzeptes beauftragt. Dabei waren folgende Anforderungen und Ziele zu beachten:

- Berücksichtigung vorhandener Planungsgrundlagen
- Koordination mit übergeordneten Planungen (Kanton, Region)
- Berücksichtigung bereits geplanter Vorhaben (z.B. Glattalbahn)
- breite Abstützung mittels Einbezug der unterschiedlichen Interessen von Vereinen, Gewerbe, Handel & Industrie sowie Politik
- klare Strategie, basierend auf den Prinzipien der Gleichbehandlung und Nachhaltigkeit
- einfaches, transparentes und einprägsames Konzept mit den erforderlichen Umsetzungsmassnahmen.

2 Vorgehen

Auswertung vorhandener Grundlagen ...

Die Stadt Dübendorf verfügt über zahlreiche, zum Teil veraltete Grundlagen mit Einfluss auf das Thema "Parkierung". In einem ersten Schritt wurden daher diese Unterlagen zusammengetragen und analysiert (vgl. Kapitel 3 sowie Arbeitspapier Nr. 1 - Vorhandene Grundlagen).

... ergänzt durch Interviews mit Motionären und Direktbetroffenen

Um die Probleme, Handlungsbereiche und Anliegen der direkt Betroffenen eruieren zu können, wurden in einem zweiten Schritt Vertreter der Verwaltung, Vertreter der wichtigsten Vereine, Kultur- und Sportinstitutionen sowie Gewerbe- und Handelsbetriebe befragt. An vier Gesprächsterminen wurde zu einem Interview eingeladen. Die unterschiedlichen Anliegen, Bedenken und Forderungen konnten somit direkt erörtert und gemeinsam diskutiert werden (vgl. Aktenotiz der Interviewergebnisse, Arbeitspapier Nr. 2 Gebiete mit Handlungsbedarf, Plananhang Grundlagenanalyse).

... sind Basis für die Analyse und die Konzept-Erarbeitung

Auf Basis der umfassenden Analyse (vgl. Kapitel 3) wurde das Parkraumkonzept erarbeitet – bestehend aus Zielen und Strategien, dem Konzept (Bewirtschaftung und Parkregime) sowie konkreten Umsetzungsmassnahmen. Es wurde wiederum ein schrittweises Vorgehen gewählt, so dass bereits während des konzeptionellen Vertiefungsprozesses eine enge Zusammenarbeit mit den kommunalen Behörden möglich war und eine breite politische Abstützung erreicht werden konnte.

Mitwirkung durch die zu Beginn konsultierten Meinungsträger

Nach dem Vorliegen des Konzeptentwurfes wurden die zu Beginn konsultierten Interessensvertreter informiert und der Entwurf gemeinsam diskutiert, bevor Politik und Behörde das kommunale Parkraumkonzept beraten und beschlossen haben.

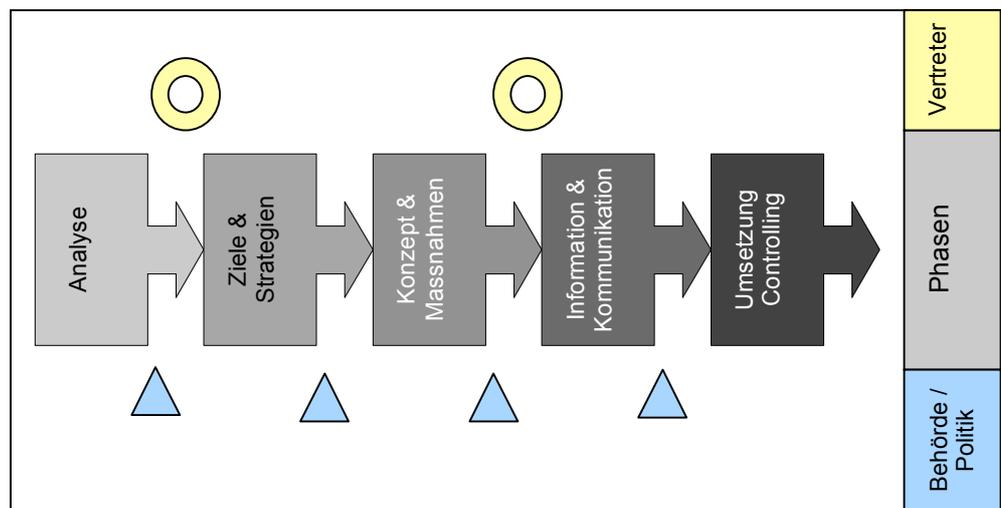
Umsetzung mit Controlling

Die Umsetzung des Parkraumkonzeptes erfolgt anhand von konkreten Massnahmen. Die einzelnen Massnahmen werden mit Prioritäten versehen, Zuständigkeiten und Umsetzungshorizont bestimmt sowie die anfallenden Kosten grob abgeschätzt. Eine Controllinggruppe soll künftig den Fortschritt der Umsetzungsmassnahmen und deren Wirkung kontinuierlich prüfen.

Information ist wichtig

Damit das Parkraumkonzept zielführend, d.h. gesamtheitlich umgesetzt werden kann, bedarf es jedoch einer breiten Akzeptanz sowohl seitens der Behörden und Politik als auch seitens der Bevölkerung. Eine fundierte und umfassende Informationspolitik ist daher zwingend.

Abbildung 1 - Methodisches Vorgehen



Planungsablauf

Die oben stehende Abbildung visualisiert das gewählte Vorgehen für die Erarbeitung des Parkraumkonzeptes. Die einzelnen Planungsschritte wurden durch den Planungsausschuss der Stadt Dübendorf begleitet. Für die wichtigsten Meilensteine wurde der politische Rückhalt durch Information und Konsultation des Stadtrates eingeholt.

3 Analyse

3.1 Übergeordnete Rahmenbedingungen

Übergeordnete Rechtsgrundlagen auf Bundes- & Kantonsebene

Das Parkraumkonzept Dübendorf stützt sich insbesondere auf die Bestimmungen über Fahrzeugabstellplätze, §§ 242 bis 247 PBG sowie auf das Strassenverkehrsgesetz mit Signalisationsverordnung (SSV 741.21) des Bundes.

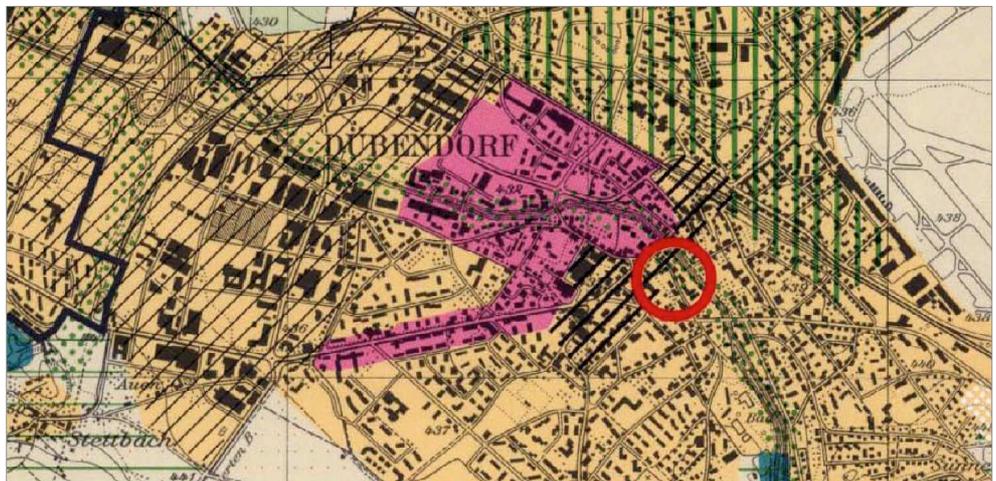
Teilrevision PBG Bereich Parkierung vorgesehen

Im März 2007 hat der Regierungsrat beschlossen, dass - im Sinne einer Teilrevision des PBG im Bereich "Parkierungsregelungen und publikumsintensive Einrichtungen", neue kantonale Rechtsgrundlagen erarbeitet werden sollen. Es sind die Vereinheitlichung der Parkplatzbestimmungen, Rechtsgrundlagen für Fahrtenmodelle sowie die Prüfung von Rechtsgrundlagen für eine Sanierungspflicht bestehender, publikumsorientierter Nutzungen und eine Bewirtschaftungspflicht für Kundenparkplätze bei verkehrsintensiven Nutzungen, vorgesehen.

Regionaler Richtplan macht Positivplanung für Gebiete mit publikumsintensiven Einrichtungen

Im regionalen Richtplan werden Zielgebiete für publikumsintensive Einrichtungen definiert. In der Gemeinde Dübendorf wurde das Hochbord als solches Zielgebiet bezeichnet (vgl. Abbildung).

Abbildung 2 – Ausschnitt regionaler Richtplan



Fazit

Auf kantonaler Ebene bestehen Rechtsgrundsätze und eine Wegleitung zur Bemessung der erforderlichen Zahl von Abstellplätzen. Bezüglich Bewirtschaftung sind die Gemeinden frei, unter Berücksichtigung der Bundesgesetze, entsprechende Regelungen zu treffen. Bezüglich einer zwingenden Umsetzung einer Gebührenerhebung für private, öffentlich zugängliche Parkplätze steht vorläufig keine ausreichende Rechtsgrundlage zur Verfügung. Gemäss § 247 PBG sind Gemeinden mit einem Parkraumfonds zu einer Parkraumplanung verpflichtet.

3.2 Kommunale Grundlagen und Rahmenbedingungen

Kommunale Verordnungen und Planungsgrundlagen sind vorhanden

Die Gemeinde Dübendorf verfügt über verschiedene Planungs- und Rechtsgrundlagen mit Auswirkung auf die Parkraumplanung. Als wichtigste Rechtsgrundlagen sind die Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (PP-Verordnung) aus dem Jahr 1996 / 99 sowie die "Verordnung betreffend das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (1997 / 2006)" zu nennen. Die weiteren Grundlagen sind im Arbeitspapier Nr. 4 umfassend analysiert.

Die PP-VO als wesentlichste Grundlage legt den Grundstein für die Äufnung eines Parkraumfonds

Die PP-Verordnung beinhaltet u.a. Vorschriften zur Bemessung des PP-Bedarfs wie beispielsweise zum Normbedarf, Bemessung aufgrund öV-Güteklasse, Sonderregelungen Hochbord und Giessen, zweirädrige Fahrzeuge, zum Parkraumfonds gemäss PBG sowie die Abgrenzung der öV-Güteklassen in der Gemeinde Dübendorf. Die Regelungen zum Parkraumfonds entsprechen sinngemäss jenen aus dem PBG, wonach auch auf kommunaler Ebene die Äufnung eines Parkraumfonds, die Höhe sowie dessen Zweck grundsätzlich geregelt sind. Allerdings fehlt eine Parkraumplanung gemäss PBG, um die Einnahmen aus dem Parkraumfonds (aktueller Stand über Fr. 200'000.-) zweckentsprechend verwenden zu können.

Derzeit ist das nächtliche Dauerparkieren gebührenpflichtig

In der Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichen Grund ist festgelegt, dass ein permanentes nächtliches Abstellen von Autofahrzeugen auf öffentlichem Grund gebührenpflichtig ist. Bewilligungspflicht, Betroffene, Gebühren, Verwendungszweck, etc. sind darin geregelt.

Kommunale Planungsgrundlagen sind vorhanden, ein Parkraumplan gemäss PBG fehlt jedoch

Die Stadt Dübendorf verfügt auch über Parkierungs-Plangrundlagen wie eine Übersicht zum Parkplatz-Angebot (Tabelle und Plan) sowie ein internes Parkraum- und Bewirtschaftungskonzept (2004 – 2006). Im Laufe der Jahre wurden verschiedene Massnahmen zur Parkraumbewirtschaftung eingeführt (vgl. Arbeitspapier Nr. 3 – Bewirtschaftung). Allerdings fehlt eine umfassende Parkraumplanung, wie es § 247 PBG fordert.

Fazit

Aufgrund der zu erwartenden Entwicklung im Hochbord und den Bau der Glattalbahn besteht Handlungsbedarf bei der PP-Verordnung. Diese (Teil-)Revision der PP-Verordnung ist jedoch nicht Gegenstand dieses Parkraumkonzeptes. Einige Hinweise zum kurzfristigen Handlungsbedarf sind jedoch im Kapitel 4.2.5 zusammengestellt. Weitere Anregungen zu möglichen Revisionsansätzen finden sich im Arbeitspapier Nr. 4.

Der Parkraumfonds ist ein sinnvolles Instrument. Die rechtliche Grundlage ist mit dem PBG und der PP-Verordnung gegeben, allerdings fehlen konkrete Verwendungszwecke. Das vorliegende Parkraumkonzept soll die entsprechende Grundlage für eine weitere Äufnung des Parkraumfonds sowie für dessen Verwendung bieten.

In diversen Quartieren lässt sich ein Manko an Parkplätzen feststellen, nicht zuletzt infolge vom Fremdparkieren (v.a. Pendler). Die heterogene Gebührenpflicht sowie die unterschiedlich hohen Parkplatzgebühren machen das heutige System undurchschaubar und somit unattraktiv. Sport- und Kulturvereine stellen insbesondere bei Grossanlässen respektive zur Hochsaison im Sommer, temporäre Parkraumengpässe fest. Die schlechte Abstimmung des Busangebotes auf die S-Bahn vermindert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.

Fazit

Die Anliegen der Interessensvertreter sind sehr vielfältig und unterschiedlich. Dennoch sind sämtliche Anliegen ernst zu nehmen. Mit dem Parkraumkonzept werden entsprechende Lösungsansätze aufgezeigt.

3.4 Folgerungen

Schwerpunkte Parkraumkonzept

Für die Erarbeitung des Parkraumkonzeptes werden aufgrund der Ergebnisse der Analysephase, folgende Schwerpunkte festgelegt:

- Erarbeiten eines einfach verständlichen Parkraumkonzeptes
- Homogenisieren der Bewirtschaftung (Bewirtschaftungszeit, Gebühren)
- Aufzeigen von Einsatzmöglichkeiten des Parkraumfonds
- Entwickeln von "temporären" Parkraum- und Bewirtschaftungslösungen für Grossanlässe
- Abstützen auf die vorhandenen Parkplatzerhebungen (öffentliche und öffentlich zugängliche PP)

Anpassung der öV-Güteklassen ist nicht Bestandteil

Die Glattalbahn wird im Sinne einer "Vorwirkung" als gegeben angesehen. Die öV-Güteklassen, welche sich nicht zuletzt durch die Glattalbahn stark verbessern werden, werden vorerst nicht angepasst (eine grobe Ermittlung der neuen Güteklassen wurde im Arbeitspapier Nr. 4 getätigt). Entsprechende Empfehlungen sind im Kapitel 4.2.5 zusammengefasst.

4 Parkraumkonzept

4.1 Ziele und Strategien

Mit der fachlichen Bearbeitung des Parkraumkonzeptes werden folgende Ziele und Strategien formuliert und den weiteren Planungen zugrunde gelegt:

Ziele

1. Anzahl und Bewirtschaftungsform der Parkplätze sollen für sämtliche Nutzungen eine wirtschaftlich ausreichende Erreichbarkeit ermöglichen.
2. Die Umwelt und die Lebensqualität sind zu schonen; insbesondere die Emissionen von Luftschadstoffen, Treibhausgasen und Lärm sind möglichst gering zu halten.
3. Anzahl und Bewirtschaftungsform der Parkplätze sollen nur so viel zusätzlichen Motorfahrzeugverkehr auslösen, wie das lokale und regionale Strassennetz (ohne Behinderung des öV) bewältigen kann.
4. Anzahl und Bewirtschaftung der Parkplätze sollen die Bestrebungen der Raumplanung (z.B. Standortplanung für publikumsintensive Einrichtungen & Zentrenstruktur) sowie die Benutzung des öffentlichen Verkehrs unterstützen.
5. Das nach einheitlichen Grundsätzen erarbeitete Parkraumkonzept soll einprägsam und leicht nachvollziehbar sein.

Strategien

Angebot an Parkplätzen: so viel wie nötig - so wenig wie möglich.

"so viel wie nötig": Die Zahl der erforderlichen Parkplätze (sowohl die in der PP-VO vorgeschriebenen privaten PP als auch die öffentlich zugänglichen PP) soll eine ausreichende Erreichbarkeit der verschiedenen Nutzungen gewährleisten. Das wirtschaftliche Funktionieren und die Wohnqualität darf nicht wesentlich tangiert werden.

"so wenig wie möglich": Das zulässige Angebot an PP bei Vollüberbauung der heutigen Bauzonen darf die Leistungsfähigkeit des lokalen und regionalen Strassennetzes sowie das Funktionieren der öffentlichen Verkehrsträger nicht beeinträchtigen. Zudem ist bei der Bemessung der PP-Zahlen den Umweltanliegen wie Luftreinhaltung, Lärmschutz und insbesondere der Klimapolitik Rechnung zu tragen.

Durch eine auf die Situation abgestimmte Bewirtschaftung aller öffentlich zugänglichen PP soll eine gute Verfügbarkeit der PP erreicht werden.

Mit einer flächendeckenden Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen PP (inklusive privater Institutionen) werden eine Optimierung der Benutzung und eine hohe Wohnqualität (Anwohnerbevorzugung, Verhinderung Fremdparkierung) erreicht. Mit der Bewirtschaftung wird auch das Controlling erleichtert und auf veränderte Verhältnisse kann mit einem klar definierten Instrumentarium (Art der Bewirtschaftung, Preisbildung) flexibel reagiert werden.

Im Stadtzentrum und in den ausgeprägten Zielgebieten von Dübendorf sollen alle öffentlich zugänglichen PP nach (möglichst) einheitlichen Grundsätzen monetär bewirtschaftet werden.

Die Vereinheitlichung der heutigen, sehr unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen dient der Transparenz und damit auch der Akzeptanz.

Die bisherige flächendeckende Bewirtschaftung der PP auf öffentlichem Grund (Nachtparkiergebühr) wird auf den Tag ausgedehnt: d.h. sie wird durch die "Weisse Zone" mit Anwohnerbevorzugung abgelöst.

Die Fremdparkierung in Wohngebieten während des Tages hat deutlich zugenommen. Werden diese Lagen bewirtschaftet, "wandert" die Fremdparkierung in benachbarte Lagen. Zugunsten der Wohnqualität soll daher auch das Parkieren am Tag in den Wohnquartieren flächendeckend geregelt werden.

Wesentliche Verbesserungen des öV-Angebots sollen in der PP-VO (mit Vorwirkung) berücksichtigt werden.

Eine spürbare Verbesserung der Erreichbarkeit einer Baute oder Nutzung durch den öV hat Auswirkungen auf den Modalsplit und damit auch auf den PP-Bedarf. Dabei sollen auch bereits beschlossene (inkl. Baukredit) öV-Angebote berücksichtigt werden (z.B. Glattalbahn Stettbach – Giessen – Wallisellen).

Für publikumsorientierte Bauten – insbesondere jene zur Deckung des täglichen Bedarfs - sollen aufgrund einer weniger restriktiven Bemessung des zulässigen PP-Angebotes auch zentrale Lagen attraktiv gemacht werden.

Die Standortwahl für publikumsorientierte Bauten und Anlagen – insbesondere von jenen für den täglichen Bedarf - ist von grosser Bedeutung. Deren Erreichbarkeit mit dem öV und dem Langsamverkehr hat direkte Auswirkungen auf den Modalsplit, dennoch ist die Erreichbarkeit mit dem mIV ebenso zu gewährleisten. Die Lenkung der Standortwahl erfolgt hauptsächlich mit raumplanerischen Instrumenten (Richt- und Nutzungsplanung sowie Sondernutzungsplänen) - zuwiderlaufende Einflüsse durch PP-Regelungen sollen möglichst vermieden werden.

Das Parkraumkonzept soll eine breite Akzeptanz in der Öffentlichkeit und Politik erhalten.

Der Erfolg des Parkraumkonzeptes wird massgeblich durch die Akzeptanz der Bewohner und des Gewerbes bestimmt. Daher ist es wichtig, sämtliche Beteiligte frühzeitig in den Planungsprozess zu integrieren und eine gute Kommunikation zu pflegen. Ist das Konzept klar, verständlich und in der Bevölkerung bekannt, so kann es auch besser umgesetzt werden.

4.2 Elemente Parkraumkonzept

4.2.1 Der Grundsatz

2 Grundzonen decken fast das gesamte Gemeindegebiet ab

Das Konzept basiert auf einer Einteilung des beinahe gesamten Gemeindegebietes in 2 Grundzonen:

1. Das Zentrum (Städtli, Hochbord), wo das Parkieren kostenpflichtig ist
2. Gebiete "Parkieren mit Parkscheibe" (Weisse Zone), welche für max. 3 h das Gratisparken erlauben

Abbildung 4 - Das Grundprinzip - 2 Zonen decken das Gemeindegebiet ab



In bezeichneten ausgeprägten Zielorten wird eine Mischform der beiden Grundzonen angewendet

Auch öffentlich zugängliche PP in Privatbesitz sollen gebührenpflichtig werden

Die Einteilung der Zonen wird sehr stringent gehandhabt, wobei in den Bereichen der "Weissen Zone (Parkieren mit Parkscheibe)" für spezielle Situationen Ausnahmen möglich sind, indem ein Teil der PP mit differenzierter Parkzeit ebenfalls kostenpflichtig sein kann. Die monetäre Bewirtschaftung von Parkplätzen ist vor allem für ausgeprägte Zielorte wie Sportanlagen, Post, etc. sinnvoll.

"Das Zentrum" (Städtli und Hochbord) soll aufgrund der grossen Nachfrage und seines hervorragenden Erschliessungsgrades mit den öffentlichen Verkehrsmitteln doppelt so hoch wie die ausgeprägten Zielorte innerhalb der Bereiche "Parkieren mit Parkscheibe (Weisse Zone)" bewirtschaftet werden – z.B. mit 1.- / h . Die Gebührenpflicht gilt sowohl für öffentliche Parkplätze als auch für öffentlich zugängliche Parkplätze, welche in Privatbesitz sind (z.B. Coop, Migros, Inside, Gewerbe im Hochbord ...). Da derzeit die rechtliche Grundlage für eine Verpflichtung zur Bewirtschaftung der privaten öffentlich zugänglichen Parkplätze fehlt, ist man für eine ideale

Umsetzung des Konzeptes auf den "good will" der Firmen angewiesen. Dies bedarf einer konsequenten und guten Information sowie Überzeugungsarbeit.

Das Parkieren im Zentrum und Hochbord wird doppelt so teuer wie in den übrigen ausgeprägten Zielorten

Für die "Ausnahmen" innerhalb der "Weissen Zone" (ausgeprägte Zielorte) soll die Bewirtschaftung auf die Hälfte des Zentrums, z.B. -.50 / h, festgesetzt werden. Die Bewirtschaftungszeit kann für diese Zielorte – abgestimmt auf die jeweilige Situation – flexibel gehandhabt werden.

In den Bereichen "Parkieren mit Parkscheibe (Weisse Zone)" ist das Parkieren für max. 3 h gratis. Anwohner etc. können im Sinne einer Bevorzugung eine Parkkarte lösen, welche zum Dauerparkieren auf öffentlichem Grund berechtigt.

Parkkarten begünstigen Anwohner und berechtigen zum Dauerparkieren

Die Parkkarte für Dauerparkieren auf öffentlichem Grund gestattet das Abstellen des Fahrzeuges sowohl während des gesamten Tages als auch während der Nacht. Die bereits heute vorhandene Regelung für das nächtliche Dauerparkieren wird auf den gesamten Tag ausgedehnt. Der heutige Preis bleibt für die Jahreskarte unverändert, allerdings wird die Monatskarte mit +Fr. 10.- leicht erhöht.

Das Gemeindegebiet wird in 11 Parkkartengebiete eingeteilt

Es werden 11 Parkkartengebiete ausgewiesen. Innerhalb eines Parkkartengebietes ist die entsprechende Parkkarte gültig. Die Gemeinde kann bei Bedarf die Parkkarten für die einzelnen Parkkartengebiete kontingentieren sowie für Ausnahmesituationen (z.B. an Grenzlagen zwischen 2 Parkkartengebiete, für Bau & Service) Spezialregelungen vorsehen.

P+R-Anlagen stehen vor allem den Pendlern zur Verfügung

Die Park+Ride Gebiete (vorläufig alle im Zentrum und Hochbord gelegen) sollen attraktiv für das Dauerparkieren gemacht werden. Dafür soll ebenso eine Vereinheitlichung der Tarife sowie der Bewirtschaftungszeiten (24h) erreicht werden.

Abbildung 5 – Übersicht Bewirtschaftungskosten & -zeiten

Transparenz in der Bewirtschaftungszeit

	Zentrum	Parkieren mit Parkscheibe (Weisse Zone)	P+R	ausgeprägte Zielorte
Mo – Fr	08.00 – 19.00	08.00 – 19.00	24 h	[08.00 – 19.00] Weisse Zone 08.00 – 22.00
Sa	08.00 – 19.00	08.00 – 19.00	24 h	[08.00 – 19.00] Weisse Zone 08.00 – 22.00
So	-	-	24 h	[08.00 – 19.00] Weisse Zone 08.00 – 22.00

Transparenz in den Bewirtschaftungskosten

	Zentrum	Parkieren mit Parkscheibe (Weisse Zone)	P+R	ausgeprägte Zielorte Bereich monetäre Bewirtschaftung
Mo – Sa, tags	1.- / h	bis 3.0 h gratis > 3.0 h Parkkarte	1.- / h	-.50 / h
So, tags	gratis	gratis	1.- / h	-.50 / h
Mo – So, nachts	gratis Dauerparkieren mit Parkkarte	Parkkarte	1.- / h	gratis Dauerparkieren mit Parkkarte

Die Zoneneinteilung im Detail

Stadtzentrum und Hochbord

Die zentralen Lagen, welche sehr gut mit dem öV erschlossen sind, sind kostenpflichtig.

Ziel	- flächendeckende monetäre Bewirtschaftung (öffentliche & öffentlich zugängliche PP)
Merkmale	- Parkuhren mit 30 Minuten Gratisparkieren (wird Gesamtparkzeit angerechnet) ... fortlaufende Zeitgutschrift (pro Minute; max. 15-Minuten-Schritte) - maximale Parkzeit: 4 Kategorien = 15' / 1 h / 3 h / offen ¹
Tarif	- in der gesamten Zentrumszone einheitliche Kosten z.B. 1.- / h ² - Dauerparkieren ausschliesslich nachts zwischen 19.00 und 08.00 mittels kostenpflichtiger Parkkarte möglich
Bewirtschaftungszeit	- im gesamten Zentrum herrschen einheitliche Bewirtschaftungszeiten Mo – Fr 08.00 – 19.00 Sa 08.00 – 19.00 - allg. Sonn- und Feiertage keine Gebühren
Ausnahmen	- Chilbi-Platz und Stadthaus als zentraler Ort für Dauerparker "Angestellte Stadthaus" ³ ; am Chilbi-Platz ist daher die entsprechende Parkkarte für das Dauerparkieren gültig. - Die Parkplätze am Adlerplatz und beim WBK sollen bis um 22.00 bewirtschaftet werden ⁴ . - Eine beschränkte Anzahl an Car-PP soll angeboten werden; Bewirtschaftungszeit bleibt gleich (08.00 – 19.00), die Kosten sind jedoch 3x so hoch. d.h. 3.- / h maximal 20.- / Tag. Im beschränkten Ausmass könnte eine entsprechende Parkkarte für das Dauerparkieren gelöst werden.
Räumliche Abgrenzung	- Zentrum Dübendorf - Zürichstrasse - Hochbord

¹ Die maximale Parkzeit kann vereinzelt individuell auf die Situation abgestimmt werden. Es wird jedoch empfohlen, eine möglichst homogene Lösung anzustreben. Daher werden 4 Kategorien geschaffen. Es gibt keine weiteren Zwischenlösungen.

² Der Tarif kann grundsätzlich frei festgelegt werden. Das Konzept sieht jedoch vor, dass "das Zentrum" doppelt so teuer ist als die Spezialregelungen (Parkuhren in ausgeprägten Zielgebieten) innerhalb des Gebietes "Parkieren mit Parkscheibe (Weisse Zone)". Als minimale Gebühr wird der Ansatz von Fr. 1.- / h als sinnvoll erachtet.

³ Weder das Stadthaus noch das Chilbi-Areal bergen derzeit Potenzial, um weitere Dauerparkkarten für Anwohner oder Gewerbe ausstellen zu können.

⁴ Die längere Bewirtschaftungszeit für den Adlerplatz und WBK hat sich in den letzten Jahren bewährt und soll daher beibehalten werden.

Übriges Gemeindegebiet "Parkieren mit Parkscheibe (Weisse Zone)"

Im übrigen Gemeindegebiet muss für das Parkieren eine Parkscheibe⁵ benutzt werden, mit welcher in der Gemeinde Dübendorf max. 3 h gratis geparkt werden darf. Parkkarten für das Dauerparkieren auf öffentlichem Grund ermöglichen Bewohnern etc. längeres Parken gegen vergleichsweise günstige Gebühren (vgl. Kapitel Parkkarten und Parkkartengebiete).

Ziel	- gute Verfügbarkeit von Parkplätzen für Anwohner, Besucher, Kunden
Merkmale	- 3 h Gratisparken zwischen 08.00 – 19.00 (werktags inkl. Samstag) sowie mit Zusatztafel an Sonn- und Feiertagen (z.B. unmittelbare Umgebung Bildung, Kultur, Sporteinrichtungen) - Parkkarten berechtigen für Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Tag und Nacht)
Tarif	- für beschränkte Parkzeit von max. 3 h gratis - Dauerparkieren auf öffentlichem Grund mittels kostenpflichtiger Parkkarte möglich
Bewirtschaftungszeit	- Mo – Fr 08.00 – 19.00 Sa 08.00 – 19.00 - allg. Sonn- & Feiertage keine Gebühren ⁶
Ausnahmen	-
Räumliche Abgrenzung	- gesamtes Gemeindegebiet mit Ausnahme der monetär bewirtschafteten Parkplätze und der Weiler Hermikon, Dübelstein und Fallmen

Abbildung 6 – Kennzeichnung parkieren mit Parkkarte (Schild & Parkscheibe)



⁵ Gemäss Art. 48 Abs. 2 Signalisationsverordnung (SSV) kann für die Gratis-Benutzung von Parkfeldern der Gebrauch von Parkscheiben vorgeschrieben werden. Die Bodenmarkierung ist in weisser Farbe. Das Gesetz sieht jedoch keine formelle Definition als "Weisse Zone" in Analogie zur "Blauen Zone" vor.

⁶ Mittels Zusatztafeln kann das Parkieren mit Parkscheibe (Weisse Zone) auf allgemeine Sonn- & Feiertage ausgedehnt werden. Dies ist vor allem für die umliegenden Quartiere von ausgeprägten Zielorten bei Bedarf einzusetzen.

Spezialzone "Park + Ride"

Park + Ride – Anlagen sollen primär Pendlern zur Verfügung stehen. Eine Vereinheitlichung der Bewirtschaftungszeit sowie der Bewirtschaftungskosten verringert den Suchverkehr. Eine Einigung zwischen den unterschiedlichen Eigentümern (SBB, Gemeinde, Private) ermöglicht die Homogenisierung.

- Ziel - Parkplätze zur Verfügung für Pendler
- Merkmale - Monats- und Jahreskarten sind an SBB-Abo gekoppelt
 - Zahlung pro h und Tag via Automat möglich (minimale Parkzeit: 2 h)
 - Parkkarten besitzen keine Gültigkeit auf P+R Anlagen
- Tarif

	Pro h	Tageskarte (24 h)	Monatskarte (Kalendermonat)	Jahreskarte
24 h	1.-	10.- ⁷	60.-	600.-
- Bewirtschaftungszeit - Mo – So 00.00 – 24.00
- Ausnahmen -
- Räumliche Abgrenzung - unmittelbare Nähe Bahnhof Dübendorf
 - unmittelbare Nähe Bahnhof Stettbach

Abbildung 7 – Park + Ride – Anlagen in Dübendorf (bestehende / geplant)



⁷ Die Gebührenregelung für die Park+Ride-Anlagen müssen mit der SBB geklärt & koordiniert werden. Für sämtliche P+R-Anlagen ist eine Vereinheitlichung der Gebührenregelung sowie der Bewirtschaftungszeit anzustreben.

Spezialzone für ausgeprägte Zielorte

Sport- Kultur- und kundenintensive Dienstleistungseinrichtungen sind so genannte ausgeprägte Zielorte. Diese sind durch eine hohe Nutzerfrequenz innerhalb bestimmter Stosszeiten charakterisiert. Damit jedoch auch für Stosszeiten Parkplätze zur Verfügung stehen und Fremdparkierungen entgegengewirkt werden kann, sind diese Gebiete in Bezug auf Bewirtschaftungszeit und Bewirtschaftungskosten – sofern sie ausserhalb des Zentrumsgebietes liegen - gesondert zu behandeln.

Ziel	- Verfügbarkeit an Parkplätze an stark frequentierten Zielorten wie Sport, Post, etc. ... (in Kombination mit Ausbau öV und LV)																		
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> - Mischung aus Parkieren mit Parkscheibe (Weisse Zone) / monetärer Bewirtschaftung; Gebiet Parkieren mit Parkscheibe: max. 3 h Gratis-parken - Ausgewählte Parkplätze (Nähe Eingang) sind kostenpflichtig - Parkdauer differenziert gemäss Nutzerbedürfnisse 																		
Tarif	<ul style="list-style-type: none"> - Parkieren mit Parkscheibe (Weisse Zone): Parkkarte für Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (vgl. Kosten Parkkarte) - In ausgeprägten Zielorten: Parkuhr z.B. -.50 / h 																		
Bewirtschaftungszeit	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;">Parkuhren:</td> <td style="width: 40%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: center;">oder</td> <td style="width: 20%;">Parkieren mit Parkscheibe (Weisse Zone):</td> </tr> <tr> <td>Mo – Fr</td> <td>08.00 – 22.00</td> <td></td> <td>08.00 – 19.00</td> </tr> <tr> <td>Sa</td> <td>08.00 – 22.00</td> <td></td> <td>08.00 – 19.00</td> </tr> <tr> <td>So & F</td> <td>08.00 – 22.00</td> <td></td> <td>gratis</td> </tr> </table>	Parkuhren:		oder	Parkieren mit Parkscheibe (Weisse Zone):	Mo – Fr	08.00 – 22.00		08.00 – 19.00	Sa	08.00 – 22.00		08.00 – 19.00	So & F	08.00 – 22.00		gratis		
Parkuhren:		oder	Parkieren mit Parkscheibe (Weisse Zone):																
Mo – Fr	08.00 – 22.00		08.00 – 19.00																
Sa	08.00 – 22.00		08.00 – 19.00																
So & F	08.00 – 22.00		gratis																
Ausnahmen	-																		
Räumliche Abgrenzung	<ul style="list-style-type: none"> - FCD Zelgi - Freibad Oberdorf - Sportverein "Im Chreis" (GESPAD) - Post - etc. ... 																		

4.2.2 Parkkarten und Parkkartengebiete

Parkkarten berechtigen für Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Tag und Nacht). Sie werden für eines der 11 "Parkkartengebiete" vergeben.

- Ziel - Dauerparkieren für Ortsansässige ermöglichen
- Merkmale - Parkkarten berechtigen für Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Tag und Nacht)
- Merkmale - Identifizierung via Nummernschilder
- Merkmale - Es können je Parkkartengebiet sowie Benutzergruppe (Bewohner, Firmen, ...) Kontingente festgelegt werden (Stadtrat)
- Tarif - Parkkarten können in Bezug auf Gültigkeit und Kostenhöhe je nach Benutzergruppe differieren
- Tarif - Tages-Parkkarten sind für jedermann zum gleichen Preis erhältlich

	Anwohner	Berufstätige (Pendler)	Firmen ⁸ (domiliziert)	Bau+Service ⁹
Tageskarte	10.-	10.-	10.-	10.-
Monatskarte	50.-	100.-	50.-	100.-
Jahreskarte	400.-	nicht lösbar	400.-	600.-

- Ausnahmen - Parkkarten-Grenzlagen: z.B. Berechtigung für 2 Parkkartengebiete
- Ausnahmen - Parkkarten für Bau & Service: tagsüber gültig in sämtlichen Parkkartengebieten; ausschliesslich für Werkstattfahrzeuge lösbar, jedoch für mehrere Werkstattfahrzeuge verwendbar
- Räumliche Abgrenzung - Parkieren mit Parkscheibe (Weisse Zone), eingeteilt in Parkkartengebiete:

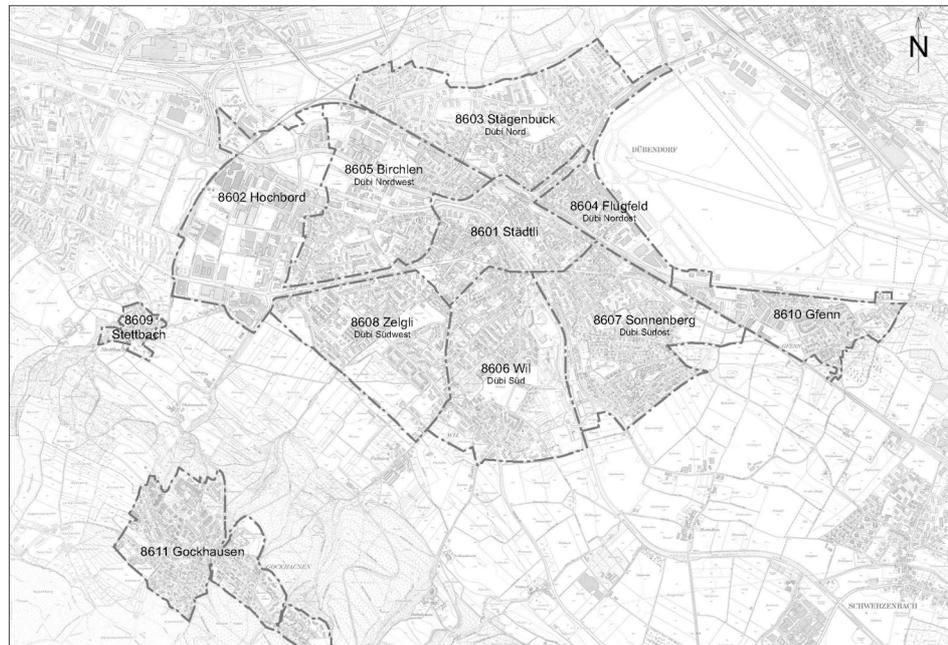
8601 Städtli	8607 Dübi Südost (Sonnenberg)
8602 Hochbord	8608 Dübi Südwest (Zelgli)
8603 Dübi Nord (Stägenbuck)	8609 Stettbach
8604 Dübi Nordost (Flugfeld)	8610 Gfenn
8605 Dübi Nordwest (Birchlen)	8611 Gockhausen
8606 Dübi Süd (Wil)	

⁸ Gewerbe mit Steuersitz in Dübendorf werden bewusst bevorzugt, indem für diese dieselben Ansätze gelten wie für AnwohnerInnen. Die Parkkarte darf allerdings nur für Firmenautos ausgestellt werden respektive für "gleichermaßen Betroffene". Gültig für das Parkkartengebiet des Firmenstandortes.

⁹ Für Werkstattfahrzeuge lösbar, nur tagsüber (08.00 – 19.00) in allen Parkkartengebieten gültig. Eine Parkkarte gilt auch für mehrere Werkstattfahrzeuge (d.h. unterschiedlichen Nummernschildern), da nicht alle gleichzeitig auf Dübendorfer Boden im Einsatz sein werden.

Unter nächtlichem Dauerparkieren versteht man das Abstellen von Fahrzeugen mehr als eine Nacht die Woche. Das bedeutet, dass Ausnahmesituationen wie einmaliges nächtliches Parkieren (Besucher) nicht kostenpflichtig ist.

Abbildung 8 – Abgrenzung und Benennung der Parkkartengebiete



4.2.3 Parkraumfonds

Äufnung Parkraumfonds sistiert; Gelder stehen jedoch zur Verfügung

Im Parkraumfonds haben sich mehr als Fr. 200'000 angesammelt, die bisher – aufgrund gewisser Unsicherheiten in Bezug auf die Auslegung der Verwendungsmöglichkeiten - noch nicht für Massnahmen gemäss § 247 PBG eingesetzt werden konnten. Die Stadt Dübendorf verzichtete geraume Zeit auf die Einforderung von Ersatzabgaben.

Vorliegende Parkraumplanung ermöglicht Wiederaufnahme Äufnung

Mit der vorliegenden Parkraumplanung besteht nun das in § 247 PBG geforderte Instrument, das als Grundlage für Massnahmen dient, die mit dem Parkraumfonds gefördert werden können. Daher soll der Parkraumfonds weiterhin geöffnet und konsequent eingefordert werden!

Da die bisher eingeforderten Ersatzabgaben zum Teil nicht mehr nachvollziehbar sind und die "Ursprungsorte" über weite Teile der Gemeinde verteilt sind, ist eine grosszügige Auslegung des Verwendungszwecks angezeigt. Folgende Massnahmen sollen mit den Fondsmitteln finanziert werden:

Mögliche Massnahmen, welche mittels Parkraumfonds finanziert werden können

1. Einführung der "Weissen Zone (Parkieren mit Parkscheibe)" mit Anwohnerbevorzugung (Markierungen, Signalisation, Information der Betroffenen).
Begründung: Diese Massnahme verbessert die Verfügbarkeit von Abstellplätzen für die Anwohner erheblich – insbesondere auch von denjenigen, die auf ihrer eigenen Parzelle nicht ausreichend Parkplätze realisieren konnten und deshalb abgabepflichtig wurden.
2. Falls in Stettbach mit der eingeführten Anwohnerbevorzugung sich der vermutete Bedarf nach zusätzlichen öffentlichen Parkplätzen bestätigt: Bau eines Kleinstparkplatzes am unteren Eingang zum Weiler Stettbach mit 3 bis 6 zusätzlichen Abstellplätzen; evtl. in Kombination mit einer Wendemöglichkeit und der Verfügung eines Fahrverbotes mit Zubringerdienst.
Begründung: der Weiler Stettbach ist ein enger Dorfkern, der kaum Anordnungsspielraum für zusätzliche Abstellplätze bietet.
3. Massnahmen zur Förderung des öV's, die einem grossen Anteil der Bevölkerung zugute kommen, wie z.B. Massnahmen zur Optimierung und Abstimmung des Buskonzeptes mit den S-Bahnen am Bahnhof Dübendorf.

4.2.4 Spezialregelungen Grossanlässe

Für die zahlreichen Grossanlässe müssen Spezialregelungen in Verkehrsführung und Bewirtschaftung entwickelt werden

In der Stadt Dübendorf werden jährlich zahlreiche Grossanlässe aus den Bereichen Wirtschaft, Kultur und Sport durchgeführt. Dafür stehen unterschiedliche Infrastrukturanlagen zur Verfügung, welche über das gesamte Gemeindegebiet verstreut liegen.

Im Rahmen der Parkraumplanung wurden die unterschiedlichen Grossanlässe in den verschiedenen Veranstaltungsräumen beleuchtet. Bei einigen Veranstaltungen / Veranstaltungsräumen ist Handlungsbedarf angezeigt. Im Arbeitspapier Nr. 8 sind die Ergebnisse zusammengefasst. Das vorliegende Parkraumkonzept beschränkt sich auf die Darlegung der Spezialregelungen für die wichtigsten 4 Veranstaltungsorte:

- Sportanlage im Chreis
- Fussballclub FCD Zelgli
- Freibad Oberdorf
- Flugplatzareal

Sportanlage im Chreis

Situation

In der Sportanlage im Chreis finden sowohl während der Wintersaison als auch im Sommer zahlreiche Grossveranstaltungen statt. Im Winter wechseln sich Eishockey, Eislauf und Curling mit rund 20 – 30 Grossanlässen ab, im Sommer locken die Dübi-Mäss, der Leichtathletik Grand Prix sowie die neu gestaltete Minigolfanlage zahlreiche Besucher an. Immer wieder kommt es zu Parkraumengpässen, zumal die regulär vorhandenen PP mindestens zur Hälfte durch Funktionäre und Spieler bereits belegt sind. Zudem wird verstärkt der Ruf laut, insbesondere für Grossanlässe das Parken kostenpflichtig zu machen.

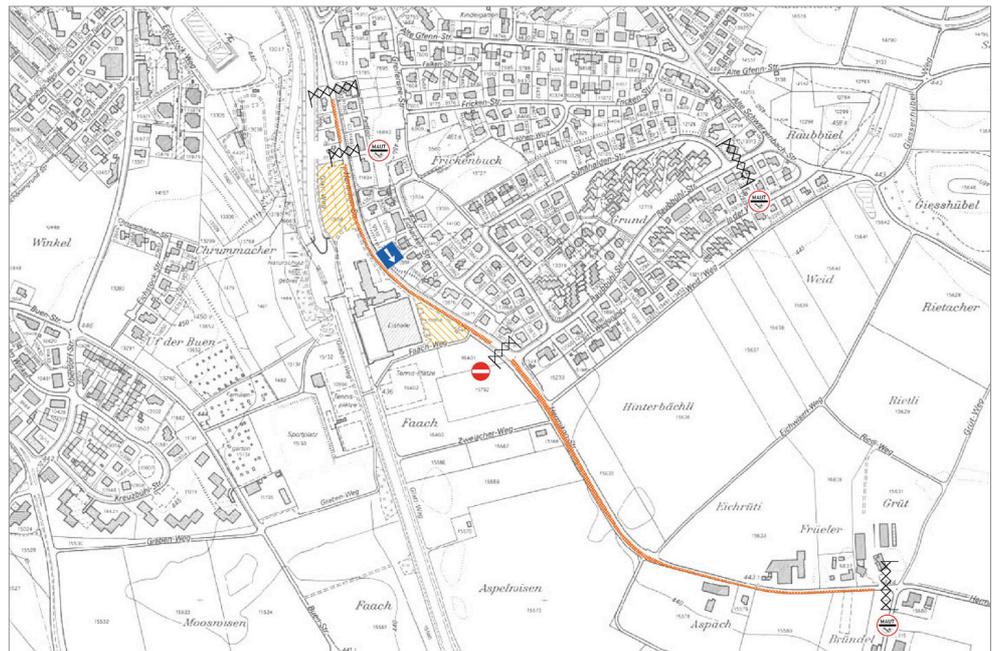
Handlungsbedarf / Handlungsansatz

Für Grossanlässe soll eine temporäre, spezifische (monetäre) Bewirtschaftungsform gelten. Die Spezialregelung hebt die Grundordnung gemäss Parkraumkonzept (Mischform monetäre Bewirtschaftung / Weisse Zone) für einen vorgängig definierten Zeitraum (vor, während und nach dem Grossanlass) auf. Damit soll die Verfügbarkeit von Parkplätzen gewährleistet, das Verkehrsaufkommen durch gezielte Verlagerung der An- und Abreise auf den Langsamverkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel minimiert sowie die Deckung von zusätzlichen Ausgaben für die Wahrung der Verkehrssicherheit durch zweckgebundene Einnahmen ermöglicht werden. Dafür soll die heute zum Teil angewandte Regelungsweise (Absperrung, Regelung Verkehrskadetten) ausgebaut und institutionalisiert werden.

Massnahmen

- Für Grossanlässe (Sonderveranstaltungen mit ausserordentlichen / erheblichen Auswirkungen auf die Umgebung) wird die Bewilligungspflicht vorgeschrieben (zuständig GESPAD).
- Strassensperrungen an neuralgischen Stellen/Einsatz Verkehrskadetten: bei Grossanlässen werden Absperrgitter (fixe Installation, welche bei Bedarf "ausgefahren" werden können), installiert; an diesen Stellen werden zudem Verkehrskadetten platziert.
- Einsatz Verkehrskadetten:
Sie werden an neuralgischen Stellen platziert, um Verkehrsfluss und Parkierung zu regeln und gegebenenfalls Parkgebühren zu erheben.
- Verfügbarkeit zusätzlicher PP:
die Hermikonstrasse wird im Einbahnregime geführt, so dass seitlich (45°) parkiert werden kann; je nach Ausbaustufe stehen sodann zwischen 70 und 200 zusätzliche PP zur Verfügung.
- 2 Ausbaustufe:
je nach Anlass kann die Hermikonstrasse auf unterschiedliche Längen im Einbahnregime geführt werden:
Variante klein: zwischen "Im Pantloo" und Raubbühlstrasse
Variante gross: zwischen "Im Pantloo" und "Grütweg"
- Erhebung von Parkgebühren für Grossanlässe:
Pro Auto / Abstellplatz können an neuralgischen Stellen (vgl. Abbildung) zwischen Fr. 2.- bis 5.- Parkgebühren erhoben (Erhebung durch Verkehrskadetten) werden; es besteht auch die Möglichkeit, dass Sponsoren für die erhöhten Kosten der Verkehrsregelung aufkommen.
- gute Beschilderung Fussweg Bahnhof – Im Chreis.

Räumliche Situation



Fussballclub im Zelgli

Situation

Der Fussballplatz Zelgli liegt inmitten des Siedlungsgebietes der Stadt Dübendorf. Sowohl beim Trainingsbetrieb während der Woche als auch bei Matches am Wochenende entstehen oftmals chaotische Verkehrszustände.

Handlungsbedarf / Handlungsansatz

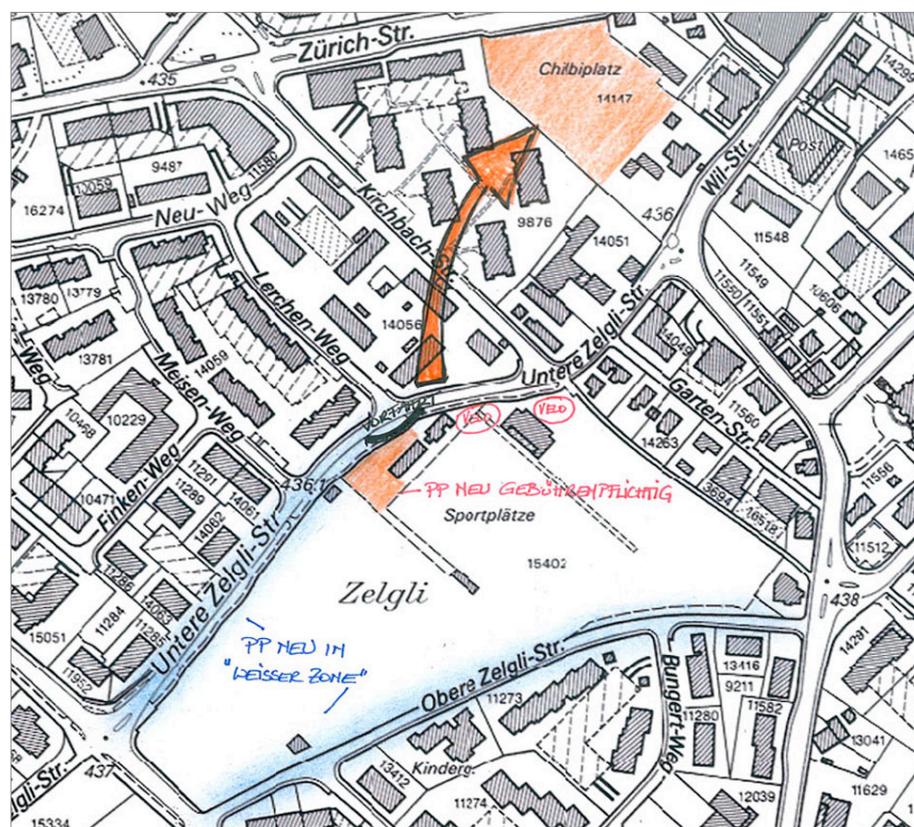
Es fehlt ein eindeutiges Verkehrsregime (Zu- und Wegfahrt, Markierung PP), zudem fehlt eine geeignete Vorfahrt (inkl. Warteraum), welche insbesondere zu Trainingszeiten ein sicheres Ein- und Aussteigen ermöglicht.

In der näheren Umgebung sind ausreichend Parkplätze vorhanden. Eine gute Beschilderung mit weiteren Parkierungsmöglichkeiten und somit eine effiziente Lenkung der Fahrzeuglenker fehlt jedoch.

Massnahmen

- gut sichtbares Schild > Verweis auf PP Chilbi-Areal (gebührenpflichtig Mo - Sa 08.00 - 19.00)
- Vorfahrtssituation verbessern (Zufahrts- & Anhaltebuchten für 3 – 5 PP)
- Das Parkraumkonzept sieht eine Mischform monetäre Bewirtschaftung / "Weisse Zone" vor. Das bedeutet, dass die nahe beim Vereinshaus gelegenen PP kostenpflichtig sind (Mo - So + F 08.00 - 22.00); die umliegenden PP liegen in der "Weissen Zone", welche von Mo - Sa 08.00 - 19.00 ein Gratisparkieren für max. 3 h erlauben (evtl. am Wochenende vorsehen, falls Vogelquartier mit Fremdparkierer überhäuft wird).

Räumliche Situation



Freibad Oberdorf

Situation	In der Sommersaison kommt es an schönen Sommertagen (Ø 10 – 15 Tage / Jahr) zu Parkplatzengpässen.
Handlungsbedarf / Handlungsansatz	Für vergleichsweise wenige Spitzentage sollen zusätzliche Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden; zudem muss im Sinne der Verkehrssicherheit die Vorfahrtssituation verbessert werden.
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Das Parkraumkonzept sieht eine Mischform monetäre Bewirtschaftung / "Weisse Zone" vor. Das bedeutet, dass die nahe beim Eingang gelegenen PP kostenpflichtig sind (Mo - So + F 08.00 - 22.00); die umliegenden PP liegen in der "Weissen Zone", in welcher das Parkieren für max. 3 h (Mo - Sa 08.00 - 19.00) erlaubt ist (am Wochenende ist vorerst unentgeltliches Parkieren unbeschränkt möglich). - PP-Ausgleich mit den sehr nahe gelegenen Parkplätzen bei der Sportanlage "Im Chreis" (z.T. gebührenfrei / z.T. kostenpflichtig); um die Parkplätze attraktiv zu machen, soll ein "südlicher Eingang" inkl. Kasse geschaffen werden. - Verbesserung der Vorfahrtssituation (Zufahrts-, Anhalte- und Ausstiegsbucht), um Verkehrssicherheit sowie Verkehrsfluss gewährleisten zu können.

Flugplatzareal

Situation	Für die Umnutzung des grossen Flugplatzareals Dübendorf laufen Testplanungen für künftige Entwicklungsmöglichkeiten des Areals. Bereits in vergangenen Jahren war das Areal Schauplatz von unterschiedlichen Grossveranstaltungen wie beispielsweise Konzerte, Flugschauen, Love Ride, etc.. Auch in Zukunft werden vermutlich Teile des grossen Areals für Grossveranstaltungen genutzt werden.
Handlungsbedarf / Handlungsansatz	Bei Grossveranstaltungen sind Verkehrsaufkommen und Parkplatzbedarf erhöht. Da die unterschiedlichen Veranstaltungen verschiedene Ausprägungen annehmen, sind situationsspezifische Konzepte zu entwickeln. Dabei müssen Kostenwahrheit und Kostendeckung im Vordergrund stehen.
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Situationsgerechte, kostendeckende Mobilitätskonzepte vom Veranstalter verlangen

4.2.5 Handlungsbedarf PP-Verordnung

Nicht Bestandteil Parkraumkonzept	<p>Eine allfällige Teilrevision der Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze der Stadt Dübendorf von 1996 / 99 ist nicht Bestandteil dieses Parkraumkonzeptes. Deshalb beschränkt sich dieses Kapitel auf die Darstellung des dringendsten Handlungsbedarfes aus Sicht der Bearbeiter bezüglich der gültigen Regelungen zur Bestimmung der erforderlichen und zulässigen Zahl von (privaten) Abstellplätzen.</p> <p>Das Arbeitspapier Nr. 4 "Überprüfung der Verordnung über Fahrzeugabstellplätze" vom Oktober 2007 stellt die Ergebnisse dieser Prüfung detailliert zusammen und zeigt auch die Neuberechnung der öV-Güteklassen auf.</p>
Berücksichtigung Glattalbahn	<p>Die wichtigsten Veränderungen bezüglich der Erschliessung sind in den Gebieten Stettbach, Hochbord, Giessen und Neugut zu erwarten: durch die Neuregelung der Strassenerschliessung Hochbord und den Bau der Glattalbahn Stettbach – Giessen – Wallisellen – Oerlikon / Flughafen. Durch die wesentlich bessere Erreichbarkeit dieser Gebiete ist eine entsprechende Zunahme und Intensivierung der baulichen Nutzung zu erwarten. Deshalb sollten in diesem Entwicklungsraum die Güteklassen der öV-Erschliessung der künftig sehr guten Erreichbarkeit angepasst werden (im Sinne einer Vorwirkung dieser sehr hohen Verkehrs-Investitionen).</p>
Sonderregelungen Hochbord und Giessen präzisieren	<p>Art. 5 und 6 der Verordnung über Fahrzeugabstellplätze definiert für "andere Nutzungen" – unabhängig von der konkreten Nutzungsart - einen ungewöhnlich grossen Bemessungsspielraum für die minimal erforderliche und maximal zulässige Zahl an Parkplätzen (mit Faktor 30!). Trotz der künftig sehr guten öV-Erreichbarkeit liegen die Maximalwerte für mehrere Nutzungsarten deutlich über den entsprechenden Werten der kantonalen Wegleitung. Daher soll</p> <ul style="list-style-type: none"> - das maximal zulässige Parkplatz-Angebot entsprechend differenziert und reduziert werden oder - die Sonderregelungen gemäss Art. 5 und 6 aufgehoben und durch die differenziertere kantonale Wegleitung abgelöst werden.
Mögliches Vorgehen	<p>Da die vorgesehene Teilrevision des PBG bezüglich einer kantonalen Parkplatzverordnung voraussichtlich noch mehrere Jahre beanspruchen wird, kann eine entsprechende Anpassung der kommunalen Regelung im Rahmen der nächsten Revision der Nutzungsplanung geprüft werden.</p>

4.3 Massnahmen und Kostenschätzung

Massnahmen	Zuständig- keiten	Priori- tät	Umsetzungs- horizont	Geschätzte Kosten in Fr.		Bemerkungen
				Reg. Budget	PP-Fonds	
Allgemeine Massnahmen						
A 1	Information					
	A 1.1 Politische Anhörung	Stadtrat	I	Sommer 2008	-	nach Beschluss Stadtrat: Anhörung Parteien (& Parlament?)
	A 1.2 Informationskampagne, -veranstaltungen, -broschüre	Abt. Planung, Tiefbau und Sicherheit	I	Vorbereitung ab Herbst 2008	Interne Erarbeitung oder Dritte	Information ab 1.4.2009 Einführung 1.7.2009
A 2	Schaffung Planungs- & Rechtsgrundlagen					
	A 2.1 Erarbeitung eines detaillierten Budget- und Finanzierungsplans	Abt. Tiefbau und Sicherheit	I	Herbst / Winter 2008	Interne Erarbeitung	Basis: Detailplanung der Umset- zungsmassnahmen; Koppelung an Finanzplan
	A 2.2 Parkierungsreglement	Abt. Planung und Sicherheit	I	2008	Interne Erarbeitung	Weisse Zone, Dauerparkierung, Ge- bührensysteem; Vorlage an Parlament
	A 2.3 Überprüfung PP-VO evtl. Teilrevision PP-VO	Abt. Planung	II	Ab 2009	Im Rahmen der Ortsplanung	Nicht Bestandteil Parkraumkonzept; evtl. Anpassung im Rahmen Teilrevisi- on Nutzungsplanung Hochbord
A 3	Umsetzung monetäre Bewirtschaftung im Zentrum und Hochbord					
	A 3.1 Detailplanung für PP auf öffentlichem Grund (inkl. Kosten)	Abt. Planung	I	Herbst 2008	Interne Erarbeitung oder Dritte	nach Beschluss Parkraumplan durch Stadtrat
	A 3.2 Verhandlungen für Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen PP auf privatem Grund; Ziel: verbindliche Zustimmungser- klärung Parkraumkonzept	Abt. Planung	I	Herbst 2008	-	nach Beschluss Stadtrat im Sinne einer Zwischenlösung, bis kantonale Rechtsgrundlage geschaf- fen (frühestens 2010)

Massnahmen		Zuständig- keiten	Piori- tät	Umsetzungs- horizont	Geschätzte Kosten in Fr.		Bemerkungen
					Reg. Budget	PP-Fonds	
	A 3.3 Ergänzung Infrastruktur: Parkuhren, Be- schilderungen, Markierung	Abt. Tiefbau und Sicherheit	I	Ab 1.4. bis 1.7.2009	27'000.- 57'000.-		Zusätzliche Parkuhren im Teilgebiet: • Zentrum • Hochbord (grobe Schätzung) Überprüfung: Bezahlung Parkgebüh- ren per Handy?
A 4	Umsetzung Weisse Zone, Parkkartensystem						
	A 4.1 Detailplanung: Einteilung Parkkartengebie- te und Klärung der Kontingente; techni- sche Abklärungen Parkkartensysteme	Abt. Planung und Sicherheit	I	Herbst 2008 Start Kartenver- kauf 1.6.2009	Interne Erarbeitung oder Dritte		nach Beschluss Parkraumplanung durch Stadtrat; Option Online-Schalter klären Information Öffentlichkeit vgl. A 1.2
	A 4.2 Gesprächsrunden Quartiervereine; Ziel: Unterstützungserklärung	Abt. Sicherheit	I	Herbst / Winter 2008	-		
	A 4.3 Ergänzung Infrastruktur: Beschilderungen, Markierung, Parkkarten	Abt. Tiefbau und Sicherheit	I	Ab 1.4. bis 1.7.2009		13'000.- 5'000.- 6'000.- 17'000.- 23'000.- 6'000.- 2'000.- 10'000.- <u>10'000.-</u> 92'000.-	Markierung PP: Fr. 50.- / PP Signalisation: Ø Fr. 500.- / Schild Sammel-Parkuhr: Fr. 5'000.- / Stk. Zentrale Parkuhr: Fr. 15'000.- / Stk. • 8601 Städtli (vgl. A 3.3) • 8602 Hochbord (vgl. A 3.3) • 8603 Stägenbuck • 8604 Flugfeld • 8605 Birchlen • 8606 Wil • 8607 Sonnenberg • 8608 Zelgli • 8609 Stettbach • 8610 Gfenn • 8611 Gockhausen TOTAL

Massnahmen		Zuständig- keiten	Prioti- tät	Umsetzungs- horizont	Geschätzte Kosten in Fr.		Bemerkungen
					Reg. Budget	PP-Fonds	
A 5	Ausgeprägte Zielorte ausserhalb Zentrum und Hochbord						
	A 5.1 GESPAD						
	A 5.1.1 Ergänzung Infrastruktur: Parkuhren, Beschilderungen, Markierung	Abt. Tiefbau und Sicherheit	I	Ab 1.4. bis 1.7.2009	17'000.-		Zentrale Parkuhr & Schilder Überprüfung; Bezahlung Parkgebühren per Handy?
	A 5.1.2 Schaffung von gedeckten Velo-Abstellplätzen	Abt. Tiefbau	I	sofort	20'000.-		50 Abstellplätze Preis variiert stark nach Ausführung; Annahme: Fr 400.- / AP
	A 5.1.3 Buserschliessung GESPAD prüfen / verbessern	Abt. Planung	II	Im Rahmen der nächsten öV-Überprüfung	-		
	A 5.2 FCD Zelgli						
	A 5.2.1 Ergänzung Infrastruktur: Parkuhren, Beschilderungen, Markierung	Abt. Tiefbau und Sicherheit	I	Ab 1.4. bis 1.7.2009	16'000.-		Markierungen und zentrale Parkuhr
	A 5.2.2 Schaffung einer Vorfahrt	Abt. Tiefbau	I	Projekt 08 / 09; Umsetzung 2009 / 10	20'000.-		Grobe Schätzung Investitionskosten
	A 5.2.3 Schaffung von gedeckten Velo-Abstellplätzen	Abt. Tiefbau	I	2009	40'000.-		100 Abstellplätze; Preis variiert stark nach Ausführung; Annahme: Fr 400.-/AP
	A 5.2.4 Beschilderung: Verweis auf umliegende Parkierungsmöglichkeiten	Abt. Tiefbau	I	2009	8'000.-		
	A 5.2.5 Buserschliessung Zelgli prüfen / verbessern	Abt. Planung	II	Im Rahmen der nächsten öV-Überprüfung	-		

Massnahmen		Zuständig- keiten	Priotä- tät	Umsetzungs- horizont	Geschätzte Kosten in Fr.		Bemerkungen
					Reg. Budget	PP-Fonds	
	A 5.3 Freibad (und Obere Mühle)						
	A 5.3.1 Schaffung einer Vorfahrt mit Parkplatzbewirtschaftung (inkl. Müli)	Abt. Tiefbau und Sicherheit	I	Planung 08 / 09 Umsetzung 09	50'000.- 46'000.-		Investitionskosten: • Vorfahrt (grobe Schätzung) • Parkuhren und Schilder
	A 5.3.2 PP-Mitbenutzung GESPAD / "Nebenkasse Süd" installieren	Freibad	I	2008 / 2009	–		Planung und allfällige Baumassnahmen 2008; Inbetriebnahme 2009; Annahme: Kostenübernahme Freibad
A 6	Park + Ride - Anlagen						
	A 6.1 Gespräche SBB zur Vereinheitlichung der Regelungen (Zeit & Kosten) gemäss Parkraumplanung	Abt. Planung	I	Herbst 2008	–		
	A 6.2 Erstellung P+R Anlagen in Stettbach (inkl. PP für Erholungssuchende)	Abt. Planung und Tiefbau	II	Ziel: 2010 / 11	–		Trägerschaft? Auch Abstellplätze für Velo und Motorräder vorsehen
	A 6.3 Erstellung P+R Anlagen in Dübendorf Bahnhof Süd	Abt. Planung	II	Ziel: 2010 / 11	–		Bauherr SBB?
A 7	Zusätzliche Parkplätze						
	A 7.1 Schaffung von öffentlich zugänglichen Parkplätzen in Stettbach	Abt. Tiefbau	III			10'000.-	Vorerst Bedarf im Rahmen A 4 klären; Im Rahmen Umgestaltung Bahnhof Stettbach / P+R Anlage (A 6.2) prüfen
	A 7.2 Umwandlung Auto-PP in Motorrad-PP: An wichtigen öffentlichen PP - Bahnhof Dübendorf, Bahnhof Stettbach, Adlerplatz - soll jeweils 1 PP in Motorradabstellplätze umgewandelt werden	Abt. Tiefbau	II		6'000.-		Planung intern Realisierung: Markierung & Schilder (grobe Schätzung)
	A 7.3 Potenzielle Manko-Gebiete beobachten: Langacker, Vogelquartier, Bettli Ost, Stettbach, Wanger-/ Kunklerstrasse; besteht nach Einführung der Weissen Zone weiterhin PP-Defizit?	Abt. Sicherheit	III	2010 / 2011	–		

Massnahmen		Zuständig- keiten	Priori- tät	Umsetzungs- horizont	Geschätzte Kosten in Fr.		Bemerkungen
					Reg. Budget	PP-Fonds	
C Controlling							
C 1	Personalaufstockung: prüfen, ob zusätzliches Personal für Parkkarten / Parkuhren-Kontrollen / Busseneintreibung etc. erforderlich	Abt. Sicherheit	I	1.3.2009	–		Vorerst keine Personalaufstockung; die 100 internen Stellenprozent sollten ausreichen; Nachtcontrolling wie heute mit externen 50 Stellenprozente
C 2	Einsetzen einer Controllinggruppe zur periodischen Prüfung (1x jährlich) der Fortschritte	Abt. Planung	L	1. Sitzung Ende 2009	–		Gleiche Gruppe, welche die Einführung begleitet
Massnahmen Parkraumfonds							
F 1	Wiederaufnahme Äufnung Parkraumfonds	Abt. Planung	L	sofort			
Massnahmen Grossanlässe							
G 1	Allgemeine Bewilligungspflicht für Grossanlässe einführen (Massnahmen, Kostentragpflicht)	Abt. Sicherheit	I	2008			evtl. im Rahmen Reglement Parkraumplan (A 2.2);
G 2	Umsetzung Konzept Grossanlässe GESPAD	Abt. Tiefbau	I	Herbst 2008			Wintersaison 2008 / 2009
	G 2.1 Installation Absperrgitter; Einrichtungen für temporäre Signalisationen	Abt. Tiefbau	I	Herbst 2008	16'000.-		5 fixe Absperrgitter à Fr. 2000.- ca. 10 – 12 Schilder à Fr. 300.- allfällige Bauarbeiten: pauschal 2'000.-
	G 2.2 Einsatz Verkehrskadetten, Regelung monetäre Bewirtschaftungspflicht	Abt. Tiefbau	I	Herbst 2008			vgl. A 2.2
Weitere flankierende Massnahmen							
W 1	Knüpfung der Baubewilligung publikumsintensiver Einrichtungen (z.B. Aldi/Lidl) an Bedingungen: PP-Bewirtschaftungspflicht, mögliche Doppelnutzungen mit Gewerbe, öV-Erschliessung, Mobilitätsmanagement, ...	Abt. Hochbau	L	sofort	–		
W 2	Allgemeine Informationskampagne zum Thema „Sport / öV / Velo“	Abt. Planung und Sport / Schulen	II	Ab 1.4.2009	–		Koppelung an Info-Kampagne Parkraumplanung, vgl. A 1.2

I, II, III = Zeitliche Priorität; L = Laufend

5 Mitwirkung und Öffentlichkeitsarbeit

Die Akzeptanz des Parkraumkonzeptes hängt in hohem Mass von der Informations- und Einführungsphase des Konzeptes ab. Daher ist die Mitwirkung und Öffentlichkeitsarbeit sorgfältig zu planen:

Mitwirkung der Interessengruppen, bevor das Konzept vom Stadtrat beschlossen wird

In einem ersten Schritt wurden jene Interessensvertreter begrüsst, welche bereits in der Analysephase in den Planungsprozess einbezogen wurden. Im Rahmen einer Informationsveranstaltung wurden Ideen, Konzept und Massnahmen vorgestellt, gemeinsam diskutiert und Rückschlüsse auf das Konzept gezogen. Der Planungsausschuss verabschiedete das Konzept zur Beratung und Beschlussfassung an den Stadtrat.

An einer Pressekonferenz wird das Konzept der Öffentlichkeit vorgestellt

Nach der stadträtlichen Beschlussfassung sollen die politischen Parteien sowie der Gemeinderat informiert und angehört werden. Sobald das Konzept beschlossen und die politische Meinungsbildung abgeschlossen ist, soll im Rahmen einer Pressekonferenz (inkl. Pressemappe) das Parkraumkonzept der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Die Detailplanungen werden mit den Direktbetroffenen diskutiert

Erst mit der Umsetzung der getroffenen Massnahmen und nach Abschluss der erforderlichen Detailplanungen sollen die jeweiligen Betroffenen (Gewerbe-, Industrie- und Handelsverein, Verkehrs- und Verschönerungsverein Dübendorf, Quartiervereine, Grossverteiler Zentrum und Hochbord, Sport- und Kulturinstitutionen etc.) im Rahmen von Gesprächen umfassend informiert werden.

Informationsprospekte tragen zu einer breiten Kenntnisnahme in der Bevölkerung bei

Öffentliche Informationsveranstaltungen für die breite Bevölkerung werden erst kurz vor und während der Einführungsphase des neuen Parkraumregimes durchgeführt (vgl. Zeithorizont Massnahmen, März bis Juli 2009). Für die konkrete Einführung sollen Informationsprospekte erstellt werden, welche während der Einführungsphase an die Bevölkerung verteilt, auf der Homepage aufgeschaltet und im Stadthaus aufgelegt werden können.

6 Umsetzung, Controlling

Eine Begleitgruppe stellt die Detailplanung und Umsetzung sicher

Mit der Umsetzung des Entwicklungskonzeptes sind mehrere Verwaltungsabteilungen der Stadt, aber auch externe Fachpersonen betraut (vgl. Massnahmen > Zuständigkeiten). Um den Fortschritt und die Koordination der einzelnen Massnahmen sicherstellen zu können, wird für die intensive Planungs- und Umsetzungsphase eine Begleitgruppe eingesetzt. Diese setzt sich idealerweise aus Vertretern der betroffenen Behörden (vgl. Zuständigkeiten Massnahmen) zusammen und wird von externen Fachberatern begleitet. Bei Bedarf werden weitere Betroffene bilateral beigezogen.

Die Begleitgruppe erstattet dem Planungsausschuss Dübendorf jährlich Bericht. Nach der intensiven Einführungsphase kann das jährliche Controlling auch durch den Planungsausschuss selbst erfolgen.

Plananhang

Parkraumkonzept

Analyseplan: Handlungsbedarf und Schwachstellen (Verkleinerung A3)

Planungsdokumentation

Analyseplan: Handlungsbedarf und Schwachstellen

Aktennotiz der Interviewergebnisse, 26.09.2007

Arbeitspapier 1 – Grundlagen

Arbeitspapier 2 – Gebiete mit Handlungsbedarf

Arbeitspapier 3 – Bewirtschaftung

Arbeitspapier 4 – Überprüfung der Verordnung über Fahrzeugabstellplätze

Arbeitspapier 5 – Ziele und Strategien

Arbeitspapier 6 – Konzept

Arbeitspapier 7 – Parkraumfonds

Arbeitspapier 8 – Grossanlässe