

Gemeindeverwaltung Fällanden  
Bevölkerung und Sicherheit  
Schwerzenbachstrasse 10

8117 Fällanden

Fällanden, 21. März 2020

## **Vernehmlassung Parkplatzkonzept**

Sehr geehrte Damen und Herren

Im publizierten Entwurf des Parkplatzkonzeptes vom 07.02.2020 wird von der Prämisse ausgegangen, dass „die Gemeinde Fällanden die Parkplätze und die Parkfelder auf öffentlichem Grund bewirtschaften möchte“ (1.1). Als Hauptgrund wird genannt, dass das „dauernde, kostenlose Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund (...) stossend sei“ (3.). Diese Behauptung wurde jedoch weder im Vorfeld wissenschaftlich untersucht, noch ist die Bevölkerung von Fällanden dazu im repräsentativen Umfang befragt worden. Sie ist ausserdem falsch, da die bestehende Polizeiverordnung der Gemeinde Fällanden ohnehin verbietet „Fahrzeuge, Anhänger und dergleichen länger als 72 Stunden ununterbrochen auf öffentlichem Grund stehen zu lassen.“(2.3)

Somit stellt sich die Frage wer sich woran genau „stösst“, und weshalb die Gemeindeverwaltung Fällanden den finanziellen und personellen Aufwand für ein flächendeckendes Parkplatzkonzept überhaupt betreiben soll.

Da nun aber offenbar im Vorfeld ohne eine Bedarfsklärung bereits finanzielle Mittel zur Ausarbeitung geflossen sind, beziehen wir uns auf im Folgenden auf den oben genannten Entwurf des Parkplatzkonzeptes und nehmen wie folgt Stellung, da es durchaus Zonen im Gemeindegebiet geben könnte, wo allenfalls Verbesserungsbedarf bestehen würde.

Die im Entwurf grossflächig verteilten Parkfelder verknappen vielerorts die bestehenden Parkiermöglichkeiten massiv, da nach Art. 37 SVG „erst ab einer Distanz von ca. 30 Metern (5 bis 6 Fahrzeuglängen) zum Parkfeld“ (2.3) wieder ausserhalb von Parkfeldern parkiert werden darf. Der angeblich festgestellten „gestiegenen Nachfrage nach verfügbarem Parkraum für Mieter und/oder Gewerbe“ (1.1) wird so sicher nicht Rechnung getragen.

Wir finden daher Parkfelder-Markierungen (die ausserdem regelmässig frisch gestrichen werden müssen und bei Schnee nicht sichtbar sind) eine schlechte Wahl um ein Parkplatzkonzept zu realisieren. Man kann auch mit kostengünstigeren Signalisationen das Parkieren mit Einschränkungen oder einer Bewilligung möglich machen.

Ein Parkplatzkonzept sollte ebenfalls Raum bieten, dass einzelne Strassen nur für Anlieger und Besucher befahrbar sind, so dass „stossendes Wildparkieren“ (was auch immer das bedeuten mag) unterbunden würde. Zudem ist die 6-stündige Höchst-Parkdauer in der weissen Zone für Handwerker oft zu kurz (4.1). Aber auch für Besucher ist die maximale Parkdauer nicht ausreichend. Es gibt vielfach Ereignisse wie Geburtstage und andere Familienfeiern, bei denen sich die Gäste nachmittags einfinden und erst am späteren Abend wieder nach Hause fahren oder auch spontan übernachten. Nun müsste der Gastgeber jeweils auf Vorrat Parkkarten besorgen, da er ja im Vorfeld nicht wissen kann, wann die Gäste wieder gehen.

Dass auch die lokalen Handwerker nun für ihre Einsätze in Fällanden nochmals zur Kasse gebeten werden, ist sicher auch nicht im Sinne der Bevölkerung.

Das Konzept sieht vor, dass die Einnahmen aus kostenpflichtigem Parkieren die anfallenden Kosten für den „Bau, Betrieb, Unterhalt und den Vollzug“ decken sollen (3.).

Wir erleben in der Mobilität eine Zeit des Umbruchs möglicherweise hin zu anderen Beförderungskonzepten (selbstfahrende Autos, Roadpricing, Shared Mobility) und wissen nicht, wohin die Reise geht. Eine Amortisationsfrist von kalkulierten 13 Jahren (7.2) für die geplanten Investitionen ist unter diesen Umständen viel zu lange.

Einige vorgelegte kalkulatorische Annahmen sind nicht belegt. Die bisherigen Schätzungen weisen Abweichungen von +/- 25% aus (7.1). Zentrale Parkuhren (wie z. Bsp. beim etwas ausserhalb gelegenen Jugendherberge-Parkplatz vorgesehen) verursachen hohe Unterhaltsgebühren und können dem Vandalismus zum Opfer fallen. Dafür nur CHF 2'000 jährliche Kosten zu veranschlagen scheint uns wagemutig (7.2). Ob das für einen Parkplatz, der hauptsächlich in den Sommermonaten an den Wochenenden genutzt wird Sinn macht, kann sich jeder selber überlegen. Elektronische Zahlungsdienstleister wie das erwähnte TWINT, neigen nach Verstreichen einer Einführungsfrist durchaus auch zu Gebührenerhöhungen (<https://www.handelszeitung.ch/unternehmen/kein-twint-mehr-bei-digitec-galaxus-streit-um-tarife>). Beim Unterhalt ist nicht nur die Amortisation zu kalkulieren sondern auch der Unterhalt für die Instandhaltung der markierten Flächen sowie den Ersatz bzw. Reparatur der elektronischen Geräte, welche zudem

erfahrungsgemäss eine kurze Lebensdauer aufweisen. Auf der anderen Seite wären Mietern von Bootsplätzen bei der Jugendherberge kostenlose Parkkarten auszuhändigen, da diese bereits über die Miete der Bootsplätze ihren finanziellen Beitrag an die Gemeinde Fällanden leisten (4.3.2), was die Einnahmen schmälern würde.

Die anvisierten Gebühren sind im Verhältnis massiv zu hoch. In Zürich kostet die Anwohnerparkkarte für das jetzige Jahr CHF 300 ([https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/dav/parkkarten\\_bewilligungen/parkkarten\\_beziehen/parkkarte\\_anwohner/anwohnerparkkarte.html](https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/dav/parkkarten_bewilligungen/parkkarten_beziehen/parkkarte_anwohner/anwohnerparkkarte.html)) und der Gemeinderat will in Fällanden dafür CHF 400 in Rechnung stellen! Völlig unsinnig erscheint auch einen jährlichen Kontrollaufwand von CHF 70'000 zu budgetieren um damit einen Bussenertrag von rund CHF 10'000 zu erzielen. Ein wenig bewusster Umgang mit Steuermitteln zeigt leider auch, dass bereits allein für das Erstellen einer Plankarte des Konzeptes an eine externe Firma über CHF 10'000 geflossen sind.

Wir stellen nach Durchsicht des Parkplatzkonzeptes fest, dass

- ein flächendeckendes und gleichförmiges Konzept für das gesamte Gemeindegebiet entwickelt worden ist, welchen den konkreten Anliegen von Anwohnern in Quartieren und Anliegern von Strassen nicht gerecht wird. Das Konzept verfügt über zu wenig differenzierte Varianten, welches örtlich situationsgerecht angewandt werden können. Viele Quartiere benötigen kein neues Parkplatzregime und da, wo es nötig sein könnte, zweifeln wir die vorgeschlagenen Massnahmen grundsätzlich an.
- die übermässigen Kosten für die Umsetzung und den Betrieb des Konzeptes nur durch übermässige Gebühren refinanziert werden können, welche somit Anzeichen einer versteckten zusätzlichen kommunalen Steuer ausweisen. Mit Ausnahme des Parkplatzes bei der Jugendherberge, welcher an Wochenenden von „Auswärtigen“ benutzt wird, wären hauptsächlich Fällander Steuerzahler betroffen.
- der finanzielle Aufwand für ein Parkplatzkonzept und der daraus zu erwartende Gewinn in keinem vernünftigen Verhältnis stehen; ja es wäre absehbar defizitär und würde unsere angespannten Gemeindefinanzen weiter belasten.
- das Konzept keine zukünftigen Mobilitätskonzepte berücksichtigt und nicht zukunftsorientiert ist.
- ein Parkplatzkonzept in der benachbarten Gemeinde Dübendorf stark bekämpft wird und daher übermässig personelle und finanzielle Ressourcen der Gemeinden absorbiert.

Ein gebührenpflichtiger Parkplatz bei der Jugendherberge mag prüfenswert sein. Beim Friedhofsparkplatz würde unserer Meinung nach eine Signalisation „Nur für Friedhofsbesucher“ ausreichen. Dafür braucht es jedoch keine sinnlosen Geldausgaben für ein fragwürdiges unangebrachtes Parkplatzzkonzept. Das Parkplatzzkonzept in vorliegender Form und insbesondere die flächendeckende Markierung von weissen Zonen lehnen wir daher in dieser Form vollständig ab und werden es auch mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln bekämpfen.

Freundliche Grüsse

## Situation Egger-Quartier

### Ausgangslage:

Der Egger (Eggerstrasse, Am Mülirain, Schüepwisstrasse) ist ein reines Wohnquartier in einer Tempo 30 Zone. Die Anwohner verfügen alle über ausreichend Garagenplätze und Vorplätze zum Parkieren ihrer eigenen Fahrzeuge und stellen daher ihre Fahrzeuge nicht auf die Strasse. Die Fahrzeuge von Besuchern, Handwerkern und Lieferanten der Anlieger werden im Normalfall nur stundenweise entlang der Trottoirs parkiert. Eine Markierung oder Beschränkung der Anzahl Parkplätze ist nicht vorhanden. Nächtliches Parkieren von fremden Fahrzeugen ist selten und war bisher kein Problem.

### Vorschlag Parkplatzkonzept:

Neu sollen nach der „unverbindlichen“ Planung (*Die Signalisationsstandorte sind lediglich schematisch bezeichnet. (7.)*) etwa Mitte Eggerstrasse zwei Parkplätze gegenüber des Trottoirs erstellt werden. Diese Parkplätze würden nun die Anzahl Parkmöglichkeiten sehr stark beschränken und grenzten neu direkt an die jeweiligen Gartenanlagen der bisher nicht vom Parkverkehr betroffenen Anlieger und befinden sich direkt gegenüber einer privaten Abstellfläche. Ähnliches trifft auch auf den Mülirain zu, wo nur noch vier Parkplätze (ebenfalls gegenüber des Trottoirs) geplant sind und auf die Schüepwisstrasse mit ebenfalls nur noch vier Parkplätzen. Weshalb kurz vor dem Wendepunkt einer Sackgasse in einer Tempo 30 Zone der Verkehr durch versetzte Parkplätze beruhigt werden soll ist uns schleierhaft.

Parkierende müssten beim Aussteigen teilweise die privaten Grundstücke betreten oder würden aufgrund von bestehenden Hecken behindert. Die bezeichneten Parkplätze erschwerten zudem den Unterhalt der jeweiligen Gartenanlagen, dadurch würde die Nutzung der Grundstücke eingeschränkt. Im Bereich der Parkfelder Am Mülirain wird zudem seit über 30 Jahren das Grün für die Abfuhr bereitgestellt. Teilweise sind Parkflächen ausgeschieden worden, welche direkt auf den Zuleitung für die Telekommunikation zu den anliegenden Liegenschaften liegen und somit deren Unterhalt behindern.

Auch würde die Strassenreinigung und die Schneeräumung davon tangiert, da bisher der Schnee jeweils auf der Seite der nun geplanten Parkierfeldern angehäuft wurde. Dies führte dazu, dass entweder bei Schneefall diese Parkplätze gar nicht genutzt werden könnten oder durch parkierte Fahrzeuge die Schneeräumung behindert würde. Bei der Anlieferung von Heizöl, Pellets oder anderen Gütern sind Lieferanten darauf angewiesen, direkt vor den Liegenschaften auch auf der anderen Strassenseite zu parkieren. Dazu sind die bezeichneten Parkfelder nutzlos und sogar hinderlich. Es besteht zudem die Gefahr, dass durch die willkürliche Anordnung der Parkplätze nun

die neu betroffenen Anwohner die Emissionen von Besuchern anderer Liegenschaften zu tragen hätten.

### **Bedarf Anlieger Egger-Quartier:**

Aus Sicht der Anlieger ist die Auszeichnung von Parkfeldern kontraproduktiv. Es besteht absolut kein Handlungsbedarf. Das neue Parkplatzkonzept brächte den Anliegern im Egger-Quartier viele Nachteile und keine Vorteile. Da die Bewohner über eigene Parkplätze verfügen, würden einzig Handwerker und Besucher für längeres Parkieren bezahlen müssen - wesentliche Einnahmen in die Gemeindekasse finden so sicher nicht statt.

### **Antrag Anlieger Egger-Quartier:**

Sollte das Parkplatzkonzept bei der GV angenommen werden, ist auf die Markierung von Parkfeldern im Egger-Quartier vollständig zu verzichten. Stattdessen soll eine Signalisation an der Einfahrt zur Eggerstrasse (Ecke Zürichstrasse) erstellt werden, welches die Zufahrt nur Anliegern, Handwerkern, Besuchern und öffentlichen Unterhaltsdiensten erlaubt. Falls dem Antrag nicht entsprochen wird, soll eine Zonensignalisierung am Eingang der Eggerstrasse stehen.