

# Parkieren auf öffentlichem Grund

Parkierungskonzept

Gemeinde Rafz

29. April 2025

Entwurf für die Vorprüfung KAPO



**PLANE  
RAUM.**

Verkehrsplanung  
Raumentwicklung



Auftraggeberin

Gemeinde Rafz

Arbeitsgruppe

Kurt Altenburger, Gemeindepräsident

Stefan Schmucki, Leiter Sicherheit

Michael Meierhofer, Leiter Werkbetrieb

Franz Hänseler, Planungs- und Energiekommission (PEK)

Hans Ueli Maag, Planungs- und Energiekommission (PEK)

Tobias Dünki, Vertretung des örtlichen Gewerbes

Peter Spühler, Vertretung des örtlichen Gewerbes

Bearbeitet durch

PLANE RAUM.

Badenerstrasse 18

CH-8004 Zürich

+41 44 291 04 04

[www.planeraum.ch](http://www.planeraum.ch)

Fabio Trussardi, Mirco Grob, Vivian Kleger

PRN 30085

# Inhalt

1.	Einleitung	5
1.1	Anlass	5
1.2	Grundlagen	6
1.3	Rechtliche Rahmenbedingungen	11
2.	Heutige Situation	14
2.1	Parkierungsnachfrage	14
2.2	Angebot	16
2.3	Unfallgeschehen	22
2.4	Öffentliche und private Strassen	23
2.5	Bekannte Parkierungsprobleme im Strassenraum	25
2.6	Bekannte Probleme auf den Parkierungsanlagen	27
3.	Geprüfte Konzeptvarianten	28
3.1	Parkieren im Strassenraum	28
3.2	Parkieren auf Parkierungsanlagen	36
4.	Ziele und Handlungsfelder	37
5.	Konzeption	38
5.1	Parkieren im Strassenraum	39
5.2	Parkieren auf Parkierungsanlagen	42
5.3	Parkieren mit Elektrofahrzeugen	43
6.	Auswirkung	44
6.1	Parkieren im Strassenraum	44
6.2	Parkieren auf Parkierungsanlagen	45
7.	Umsetzung	46
7.1	Anpassungen	46
7.2	Zuständigkeiten	47
7.3	Planungsablauf	48
	Anhang	49
A	Mögliche Regelungen auf öffentlichem Grund	49
A1	Weisse Parkfelder	49
A2	Blaue Parkfelder	52
A3	Gelbe Parkfelder	53
A4	Priorisierung von Benutzergruppen	53

## Planbeilagen

Heutige Situation, Situationsplan 1:3'000 vom 29.4.2025

Strassenbreiten, Situationsplan 1: 5'000 vom 29.4.2025

Konzeptplan, 1:2'000 vom 29.4.2025



# 1. Einleitung

## 1.1 Anlass

### Kommunales Verkehrskonzept 2031

Im Jahr 2020 erarbeitete die Gemeinde Rafz das «Verkehrskonzept 2031». Es wurden verschiedene Betrachtungen angestellt und ein Massnahmenkatalog ausgearbeitet, um die verschiedenen Themen Schritt für Schritt anzugehen und zu verbessern, bzw. die Probleme zu lösen. Für das Thema der Parkierung wurde definiert, dass bis im Jahr 2026 ein kommunales Parkierungskonzept erarbeitet werden soll. Der Auftrag im Rahmen des Verkehrskonzeptes wurde wie folgt definiert:

Innerhalb des Siedlungsgebiets ist die Parkplatzsituation auf öffentlichem Grund gesamthaft zu überprüfen. Begehungen haben gezeigt und die vielen Meldungen aus der Bevölkerungsumfrage bestätigt, dass das Angebot auch von Fremdparkierenden regelwidrig genutzt wird und dass Autos an Stellen abgestellt werden, welche die Verkehrssicherheit gefährden. Die Gemeinde will das Parkieren auf öffentlichem Grund deshalb neu ordnen. Es wird eine klare und einfach zu handhabende Parkplatz-Regelung angestrebt. In einem noch zu erstellenden Parkierungskonzept sind das zweckmässige Parkraumangebot und die angemessene Bewirtschaftung der Parkplätze auf öffentlichem Grund zu klären bzw. die geltende Nachtparkverordnung der Gemeinde Rafz vom 15. März 2010 zu überprüfen.

«Wildparkierende» im Strassenraum auf dem Bleikiwäg und dem Tannewäg, eigene Fotoaufnahmen



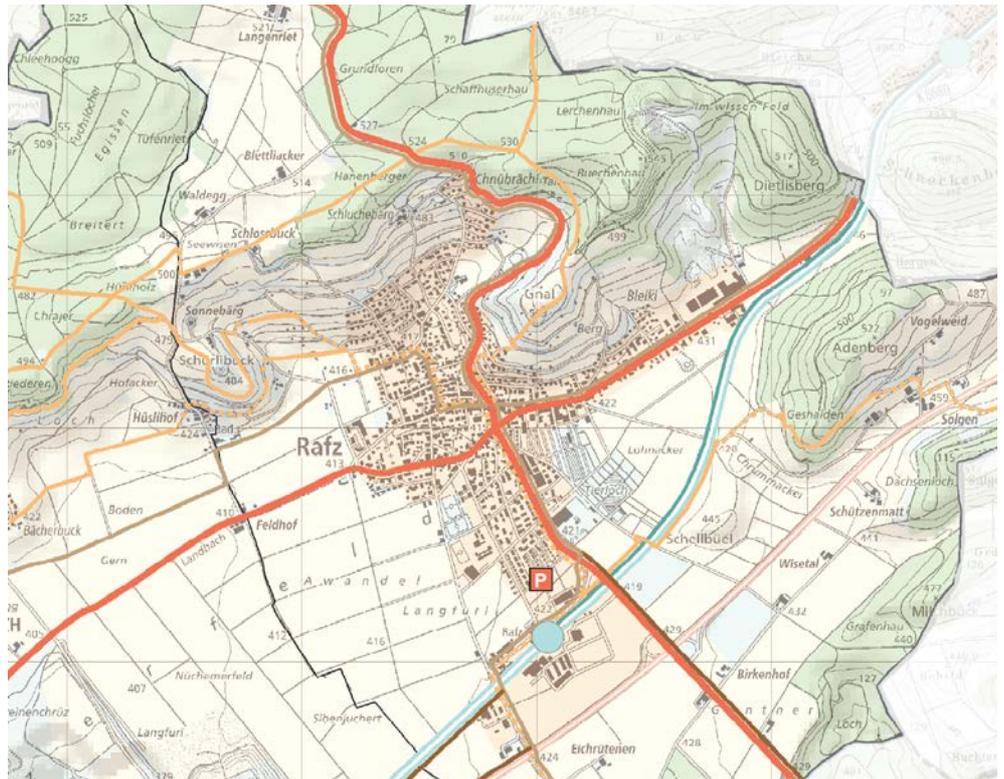
Markierte Parkfelder auf dem Tannewäg und Parkierungsanlage beim Werkhof, eigene Fotoaufnahmen



## 1.2 Grundlagen

### Regionaler Richtplan

Im regionalen Richtplan ist die «Park + Ride» - Parkierungsanlage beim Bahnhof Rafz, die über 104 Parkplätze verfügt, eingetragen. Die Anlage soll in dieser Grössenordnung bestehen bleiben. Das ist der einzige Eintrag der für das Parkierungskonzept von Bedeutung ist.



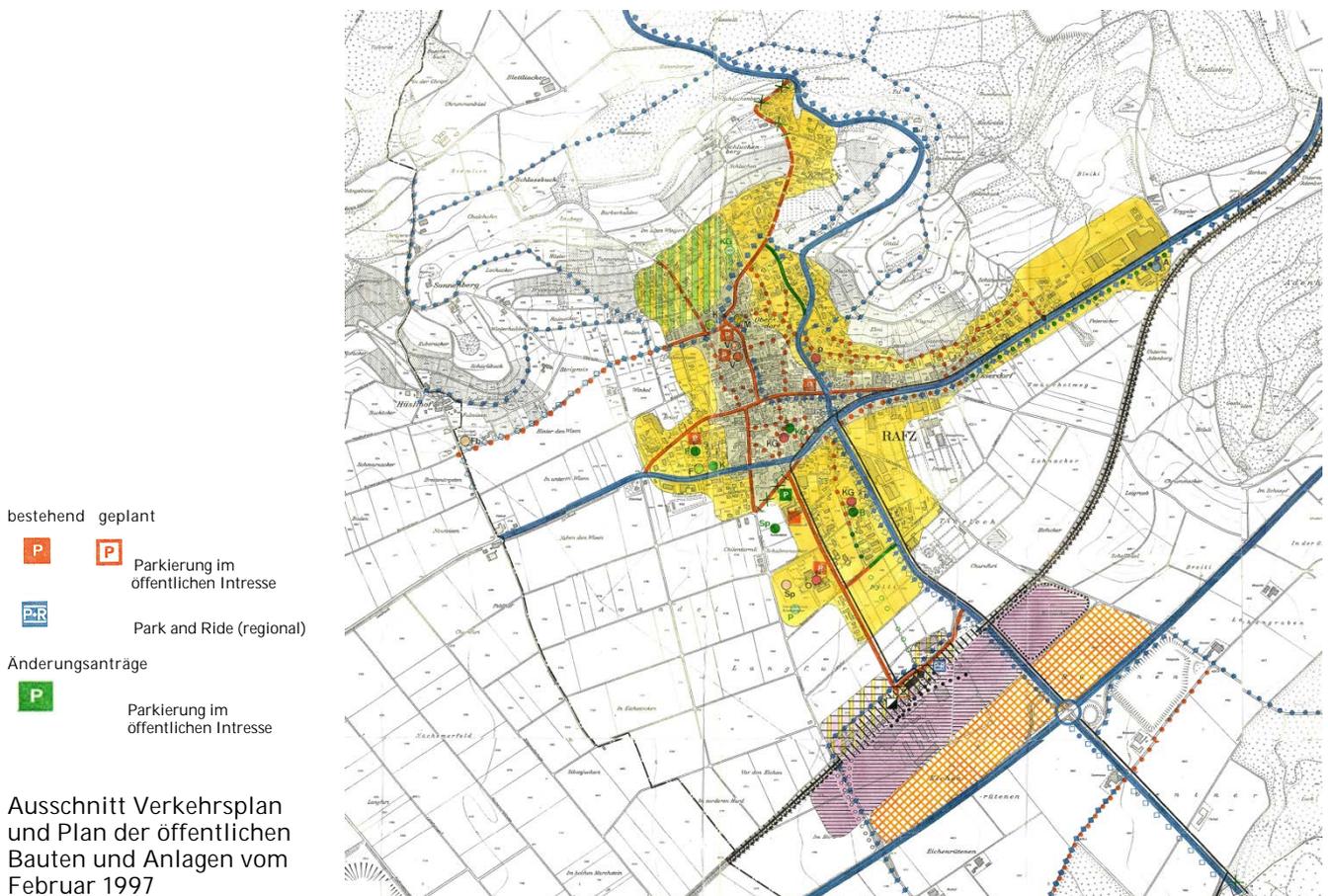
**P** Parkierungsanlage

Ausschnitt aus der Richtplankarte des regionalen Richtplans, Teilkarte Verkehr

## Kommunaler Richtplan

In der Richtplankarte des kommunalen Verkehrsplans von 1997 werden zusätzlich Parkieranlagen von kommunalem Interesse festgelegt.

Das heutige Bild unterscheidet sich jedoch von den Festlegungen im Richtplan. In der Zwischenzeit hat die Gemeinde Rafz für die Parkieranlage beim Schulhaus Schalmacker eine richterliche Verfügung ausstellen lassen, damit die Parkieranlagen nur noch zweckgebunden verwendet werden darf (Im Moment wird ein Projekt für einen Spielplatz auf der Parkplatzfläche ausgearbeitet.). Der Parkplatz bei der reformierten Kirche ist im Besitz der Kirchgemeinde und gehört daher nicht der Gemeinde Rafz – somit ist er nicht Bestandteil der Betrachtung des Parkieranungskonzeptes.



## Bau- und Zonenordnung

Die Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Rafz, in Kraft seit dem 23. September 2023 legt fest, dass mind. 1 Fahrzeugabstellplatz pro 80 m<sup>2</sup> Wohnfläche jedoch mind. 1 pro Wohnung und max. 1.5 pro Wohnung für die Bewohnenden und 1 PP pro 400 m<sup>2</sup> Wohnfläche für Besuchende erstellt werden muss. Beim Gewerbe wird zwischen Parkflächen für die Beschäftigten und die Kunden unterschieden. Die Gewerbebauten werden in die folgenden Kategorien eingeteilt: Verkaufsgeschäfte, Gastbetriebe,

Industrie und Gewerbebauten. Diese Kategorien wurden nochmals in Unterkategorien eingeteilt – zum Beispiel bei Verkaufsgeschäften in Lebensmittel- und Nicht-Lebensmittelgeschäfte. Das ergibt eine relativ Komplexe Tabelle, die jedoch klare Aussagen und Forderungen an die Baugesuchstellenden stellt.

### 11.1 Fahrzeugabstellplätze

1 Bei Neu- und Umbauten sowie Umnutzungen besteht die Pflicht zur Erstellung von Fahrzeugabstellplätzen entsprechend der nachstehenden Tabelle. Gemischte Betriebe sind entsprechend den einzelnen Nutzungen zu unterteilen. Bruchteile von 0.5 und mehr werden am Schluss der Berechnung aufgerundet.

	Pflichtabstellplätze für Bewohner und Beschäftigte	Pflichtabstellplätze für Besucher und Kunden
Wohnen	mind. 1 PP pro 80 m <sup>2</sup> Wohnungsfläche*, jedoch mind. 1 PP pro Whg. und max. 1.5 PP pro Whg.	1 PP pro 400 m <sup>2</sup> Wohnungsfläche*
Verkaufsgeschäfte		
- Kundenintensive Verkaufsgeschäfte	1 PP pro 150 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche**	1 PP pro 30 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche**
- Übrige Verkaufsgeschäfte	1 PP pro 200 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche**	1 PP pro 70 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche**
Gastbetriebe	1 PP pro 40 Sitzplätze	1 PP pro 6 Sitzplätze
Industrie-/ Gewerbe		
- Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe	1 PP pro 80 m <sup>2</sup> mBGF***	1 PP pro 100 m <sup>2</sup> mBGF***
- Übrige Dienstleistungsbetriebe	1 PP pro 80 m <sup>2</sup> mBGF***	1 PP pro 300 m <sup>2</sup> mBGF***
- Industrie, Gewerbe	1 PP pro 150 m <sup>2</sup> mBGF***	1 PP pro 750 m <sup>2</sup> mBGF***
- Lagerflächen	1 PP pro 500 m <sup>2</sup> mBGF***	1 PP pro 5000 m <sup>2</sup> mBGF***

\* Wohnungsfläche = Bewohnbare Bruttofläche in m<sup>2</sup>: Alle Zimmer, Küchen, Kochnischen, Badezimmer, Abstellräume, Gänge, Veranden usw. einer Wohnung. Ohne separate Wohnräume ausserhalb der Wohnung, offene Balkone/Terrassen, unbewohnbare Keller- oder Dachräume.

\*\* Die Verkaufsfläche ist die den Kunden zugängliche Fläche, inkl. Flächen für Gestelle, Auslagen usw., aber ohne Flächen für die Verkehrserschliessung, Sanitärräume etc.

\*\*\*Die massgebliche Bruttogeschossfläche umfasst alle dem Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren ober- und unterirdischen Geschossflächen unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen und Sanitärräume samt inneren Trennwänden.

- 2 Bei anderen in Abs. 1 nicht aufgeführten Nutzungen bestimmt sich die Zahl der Fahrzeugabstellplätze nach den Bedürfnissen im Einzelfall.
- 3 In der Kernzone und bei besonderen örtlichen und betrieblichen Verhältnissen kann die vorgeschriebene Zahl der Abstellplätze gestützt auf § 242 Abs. 2 PBG begrenzt werden.
- 4 In der Industrie- und Gewerbezone kann für grosse Parkieranlagen oder wesentliche Erweiterungen ab 30 Parkplätzen eine mehrgeschossige Bauweise verlangt werden.
- 5 Je nach den örtlichen Verhältnissen und der Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs kann die Anzahl der Pflichtparkplätze angemessen herabgesetzt werden.

Auszug aus der BZO der Gemeinde Rafz

## Polizeiverordnung

Gemäss Art. 20 der Polizeiverordnung von Rafz vom 19. Juni 2023 dürfen öffentlicher Grund und öffentliche Einrichtungen nicht entgegen ihrer Zweckbestimmung oder über den Gemeingebrauch hinausgehend benützt werden. Fahrzeuge, Anhänger und dergleichen dürfen ohne Bewilligung nicht länger als 48 Stunden ununterbrochen auf öffentlichem Grund stehen gelassen werden. Parkzeitbeschränkungen bleiben vorbehalten. Für das regelmässige Parkieren von Fahrzeugen auf öffentlichen Strassen und Plätzen erlässt der Gemeinderat ergänzende Vorschriften.

## Gebührenverordnung

Gemäss Art. 39 der Gebührenverordnung von Rafz vom 4. Dezember 2017 können für das Parkieren auf öffentlichem Grund Gebühren unter Berücksichtigung von Zeit und Ort der Beanspruchung erhoben werden, wobei das Ziel einer verkehrspolitischen Steuerung im Vordergrund steht.

## Nachtparkverordnung mit dazugehörendem Gebührenreglement

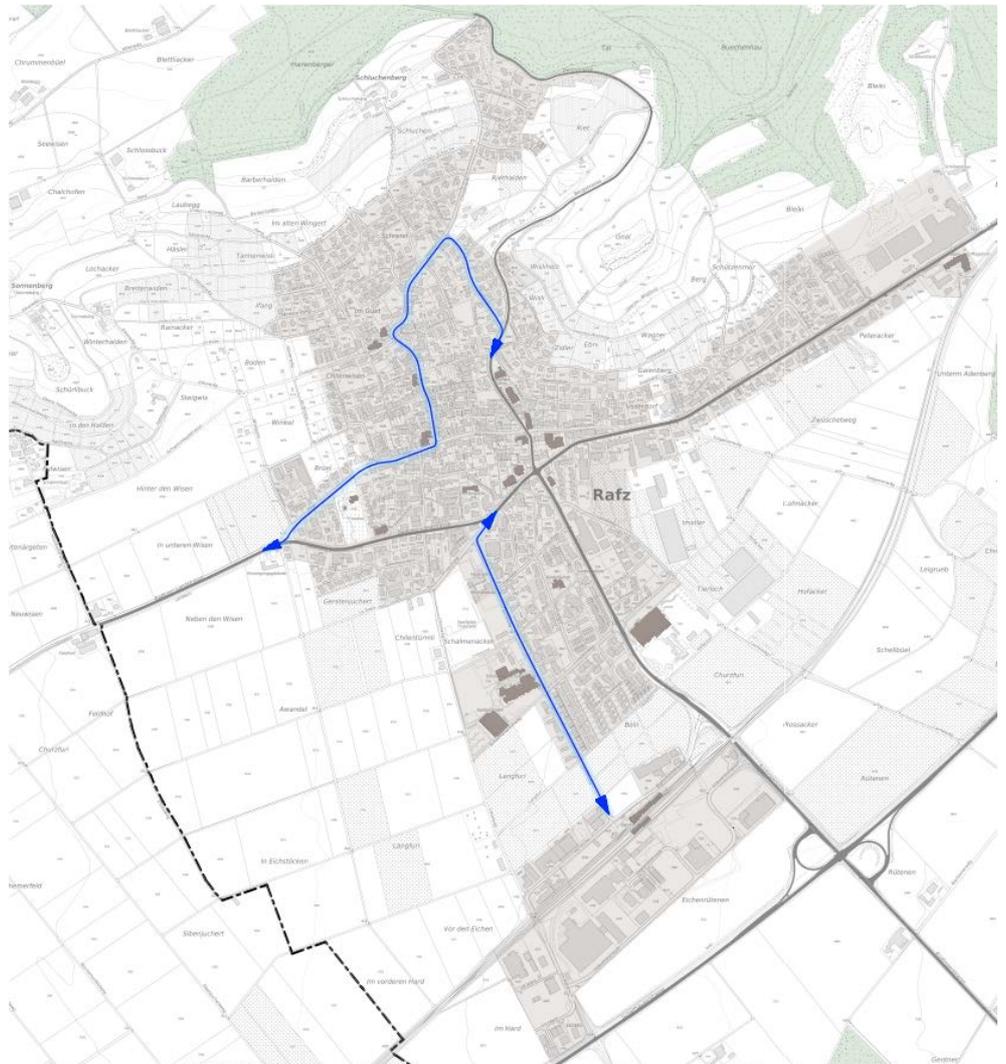
Gemäss der Nachtparkverordnung der Gemeinde Rafz vom 1. September 2010 ist es nur mit behördlicher Bewilligung gestattet, Motorfahrzeuge oder Fahrzeuganhänger etc. nachts von 22.00 bis 06.00 Uhr regelmässig auf öffentlichem Grund oder allgemein zugänglichen Plätzen auf dem Gemeindegebiet von Rafz abzustellen (gesteigerter Gemeingebrauch). Die Details zur Bewilligung sind in der Verordnung genau geregelt. Die Gebühren werden in der dazugehörenden Gebührenverordnung definiert.

## Tempo-30-Zonen

In Rafz sind drei Tempo-30-Zonen eingeführt worden, eine vierte bzw. eine Erweiterung der einen Zone soll noch folgen. Im Zusammenhang mit der Umsetzung der Tempo-30-Zonen wurden einige wenige Parkfelder im Strassenraum als verkehrsberuhigende Massnahmen vorgeschlagen, bis heute wurden diese Massnahmen jedoch noch nicht umgesetzt.

## Öffentlicher Verkehr - Buslinien

Im Verkehrskonzept 2031 wurde eine ungenügende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr festgestellt. Einerseits ist das Oberdorf nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, was langfristig zu einer Erweiterung der Buslinie im Oberdorf führt (Massnahme ÖV 1). Andererseits liegen die beiden Bushaltestellen Post und Bahnhof relativ weit auseinander, so dass empfohlen wird eine Haltestelle zwischen diesen beiden Stationen, im Raum Schulhaus Schalmacker zu ergänzen (Massnahme ÖV 2). Im Rahmen des vorliegenden Parkierungskonzepts werden folgende ÖV-Korridore definiert, in dem bei der Planung der Parkierung Rücksicht auf die bestehenden oder zukünftige Buslinie genommen wird. Konkret bedeutet das, dass die Parkierung im Strassenraum einseitig angeordnet wird, so dass der Bus keine grossen Schlangenlinien fahren muss und der Strassenraum übersichtlich bleibt. Das Kreuzen zweier Busse soll, wenn möglich sichergestellt werden.



Bestehende (Tanneväg)  
und geplante (Oberdorf)  
Buskorridore auf dem  
kommunalen Strassennetz

## 1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen

### Anordnung Parkplatz grundsätzlich auf Privatgrund

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

### Rechtsgrundlagen zum «Parkverbot»

- Nach Art. 37 SVG dürfen Fahrzeuge nicht anhalten oder parkieren, wo sie den Verkehr behindern oder gefährden.
- Nach Art. 18, Abs. 2 VRV (Halten) muss beim Halten eine Mindestdurchfahrtsbreite von 3 m freigehalten werden.
- Art. 19 VRV (Parkieren im Allgemeinen) schreibt unter anderem vor, dass überall, wo das Halten verboten ist, auch das Parkieren nicht erlaubt ist.

### Grundsatz Parkierung im Strassenraum

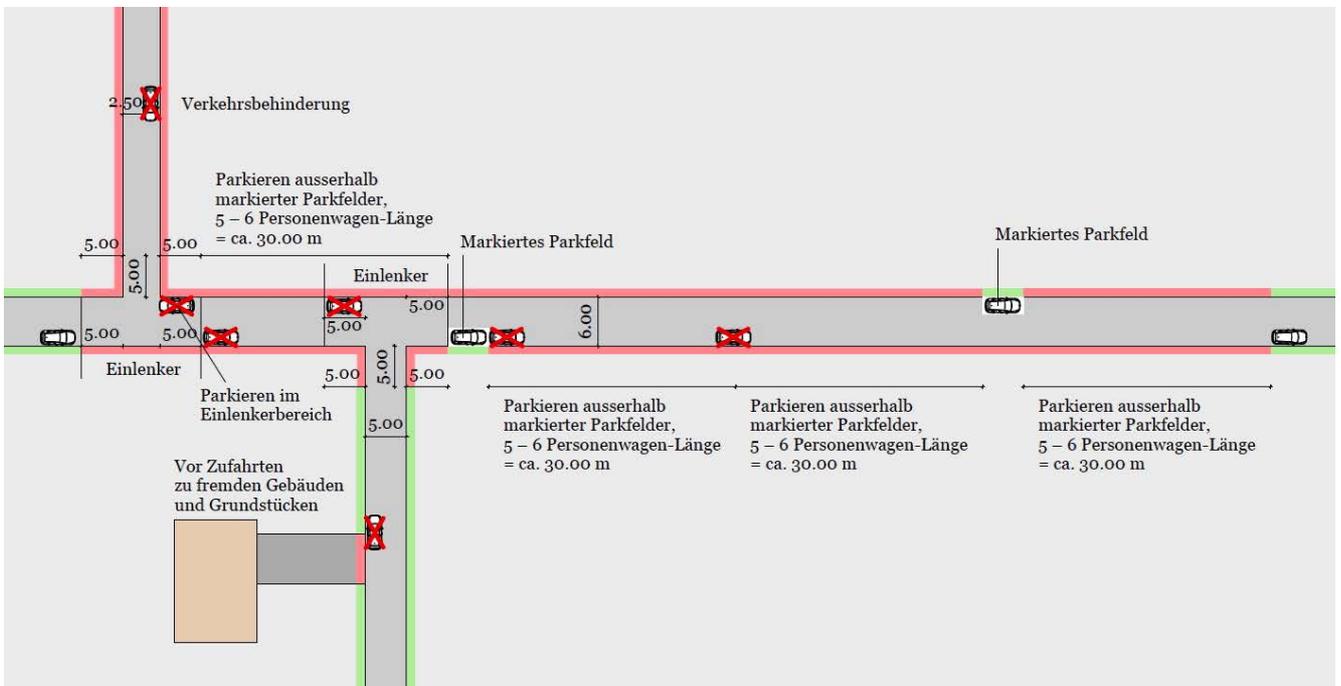
Nach Art. 37 SVG (Strassenverkehrsgesetz) dürfen Fahrzeuge überall abgestellt werden, solange die Verkehrssicherheit nicht negativ beeinflusst wird. Sobald jedoch Parkfelder markiert sind, ist es nicht gestattet, neben den Feldern zu parkieren. Erst ab einer gewissen Distanz (Länge von 5 bis 6 Personenwagen = ca. 30 m) zum nächsten Parkfeld darf wieder ausserhalb von Parkfeldern parkiert werden.

Beim Parkieren auf innerörtlichen Nebenstrassen, ohne Markierung oder Signalisation, definiert das Strassenverkehrsgesetz eine Mindestdurchfahrtsbreite von 3 Meter, welche auch bei parkierten Autos immer frei sein muss. Somit ist das Parkieren auf einer Fahrbahn die weniger breit als 5 Meter ist, nicht ausdrücklich verboten, sondern abhängig von der Breite des Fahrzeugs.

## Markierung Parkfelder

Im Wissen, dass die Fahrzeuge immer breiter werden, sollte ein Parkfeld entsprechend breit markiert werden, so dass die Mehrheit der berechtigten Fahrzeuge auch innerhalb der Markierung parkieren kann. Die Kantons-polizei Zürich empfiehlt mindestens 2 Meter breite Parkfeldmarkierungen. Um die Mindestdurchfahrtsbreite von 3 Meter zu gewährleisten, sollte daher für Parkfeldmarkierungen die Fahrbahnbreite mindestens 5 Meter betragen.

Das vorliegende Parkierungskonzept fokussiert sich aus diesem Grund vor-dergründig auf die Strassen, die über eine Breite von 5 m und mehr verfü- gen. Auf weniger breiten Strassen dürfen gemäss den erwähnten Regelun- gen die Mehrheit der Autos gar nicht parkiert werden.



Parkplatzregeln  
im Strassenraum

## Signalisation und Markierung

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

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

## Bewirtschaftung von Parkplätzen

Das Parkplatzangebot trägt wesentlich zur Beeinflussung der Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs und somit auch zur Verkehrsmittelwahl bei. Während privat zugängliche Parkplätze nur über das öffentliche Bau-recht beeinflusst werden können, lässt sich der öffentliche Parkraum mit folgenden Beeinflussungselementen bewirtschaften:

- Räumliche Verteilung und Angebot von Parkplätzen
- Beschränkung der Parkdauer
- Erhebung von Parkgebühren
- Bevorzugung bestimmter Nutzergruppen

Die Parkgebühr von gebührenpflichtigen Parkplätzen sollte im Idealfall so gewählt werden, dass jederzeit ein Parkplatz gefunden werden kann, aber dennoch eine gute Auslastung besteht und die Benutzer fair behandelt werden. Bei der Festlegung von Lenkungsmaßnahmen muss auf die Wechselwirkungen besonders geachtet werden. Eine Erhöhung der Parkgebühr führt zum Beispiel nicht automatisch zu einer Verkehrsreduktion, sondern es kann das Gegenteil bewirken. Höhere Parkgebühren können zu verkürzten Parkdauern und in der Regel auch zu höherem Suchverkehr führen. Dies kann insgesamt wieder zu einer Verkehrszunahme führen.

Eine weitere Möglichkeit Einfluss auf parkierte Fahrzeuge zu nehmen, ist das Erheben einer Nachtparkgebühr. Dies ist in Rafz bereits umgesetzt. Das Erheben von einer Nachtparkgebühr ist jedoch keine Parkplatzbewirtschaftung im engeren Sinne. Die Nachtparkgebühr ist eine Gebühr für die Nutzung des öffentlichen Grunds (gesteigerter Gemeindegebrauch)

Die Einführung der einzelnen Bewirtschaftungssysteme basiert auf der gesetzlichen Grundlage der Signalisationsverordnung (SSV). Gemäss § 79 Abs. 1 SSV können öffentliche Parkfelder mit weissen, blauen oder gelben Linien markiert werden. Im folgenden Kapitel werden die gebräuchlichen und rechtlich zulässigen Bewirtschaftungsarten beschrieben.

## 2. Heutige Situation

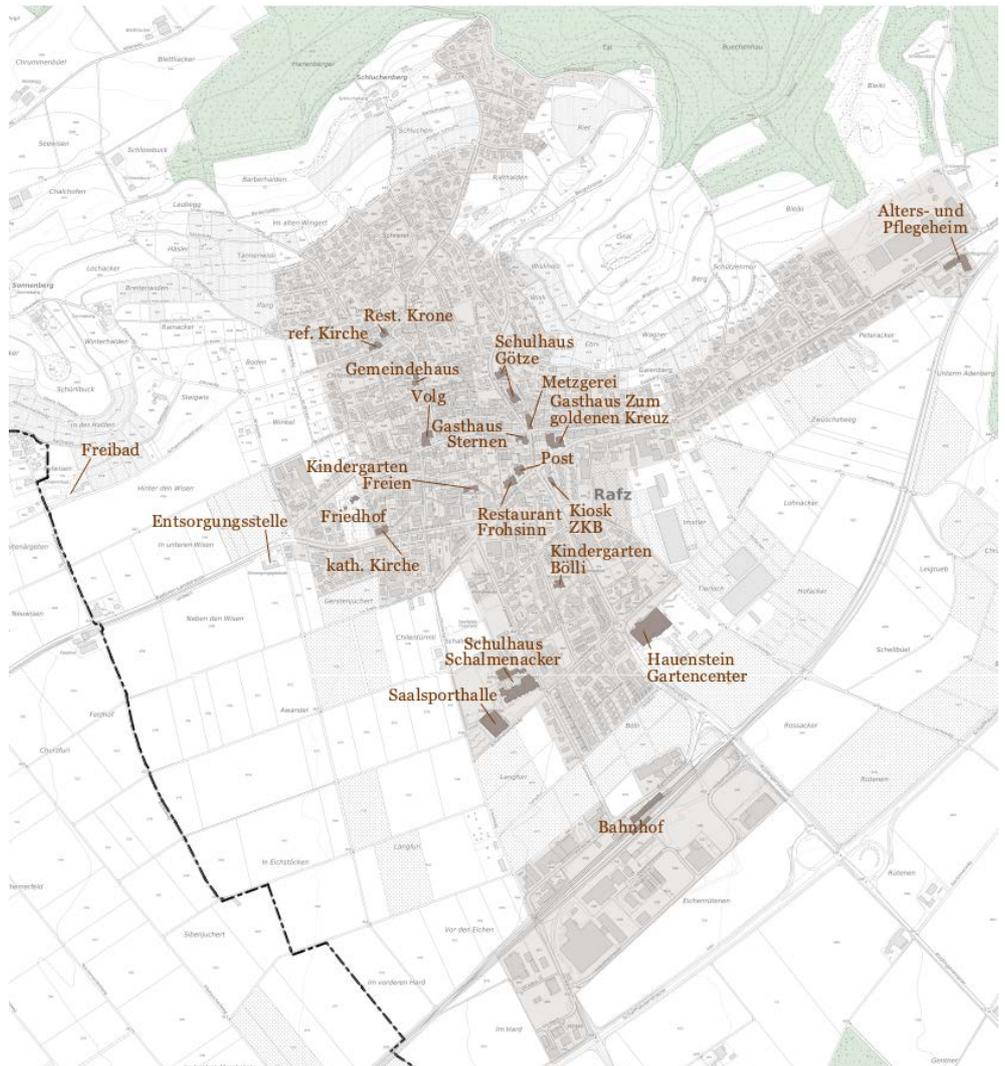
### 2.1 Parkierungsnachfrage

Entstehung der Nachfrage nach Parkraum im Strassenraum

Grundsätzlich regelt die Bauordnung zusammen mit ergänzenden Bestimmungen (z.B. VSS-Normen) bei Neu- und Umbauten den Bestand an Parkfeldern in Bezug auf einzelne oder in Ausnahmefällen auf mehrere Grundstücke. Ältere Bauten weisen je nach Situation Defizite bei der Parkierung auf, indem die Parkierung nicht selten in den (öffentlichen) Strassenraum verlagert wird. Verstärkend kommt hinzu, dass aufgrund der fehlenden Parkmöglichkeit an den Zielorten und der fehlenden Bewirtschaftung der Strassenparkierung das Parkieren im Strassenraum für Bewohnende, Beschäftigte sowie Besuchenden und Kunden attraktiv ist. Ohne ein durchdachtes Parkierungsregime mit den entsprechenden Kontrollmechanismen kann die unerwünschte Parkierung nicht verhindert werden.

## Zielorte

In der Gemeinde Rafz befinden sich, die für die Parkierung relevanten Zielorte über das gesamte Siedlungsgebiet verteilt, wobei eine Konzentration im Dorfzentrum (Volg, Gemeindehaus, Gasthäuser, Post und Metzgerei) besteht. Die folgende Übersicht zeigt die wichtigsten Zielpunkte, die einen Einfluss auf die Parkierung auf öffentlichem Grund haben. Die Parkierung am Zielort wird mehrheitlich privat geregelt, der Parkplatz hinter dem Gemeindehaus zum Beispiel oder auch die Parkierungsanlagen beim Friedhof sind öffentlich.



Zielorte in der Gemeinde Rafz

## 2.2 Angebot

### Definition Parkierung

Als öffentliche Parkierung werden vorliegend sämtliche Parkfelder und Parkmöglichkeiten auf öffentlichem Grund (Strassen und Parkierungsanlagen) im Siedlungsgebiet verstanden, die von der Öffentlichkeit genutzt werden können.

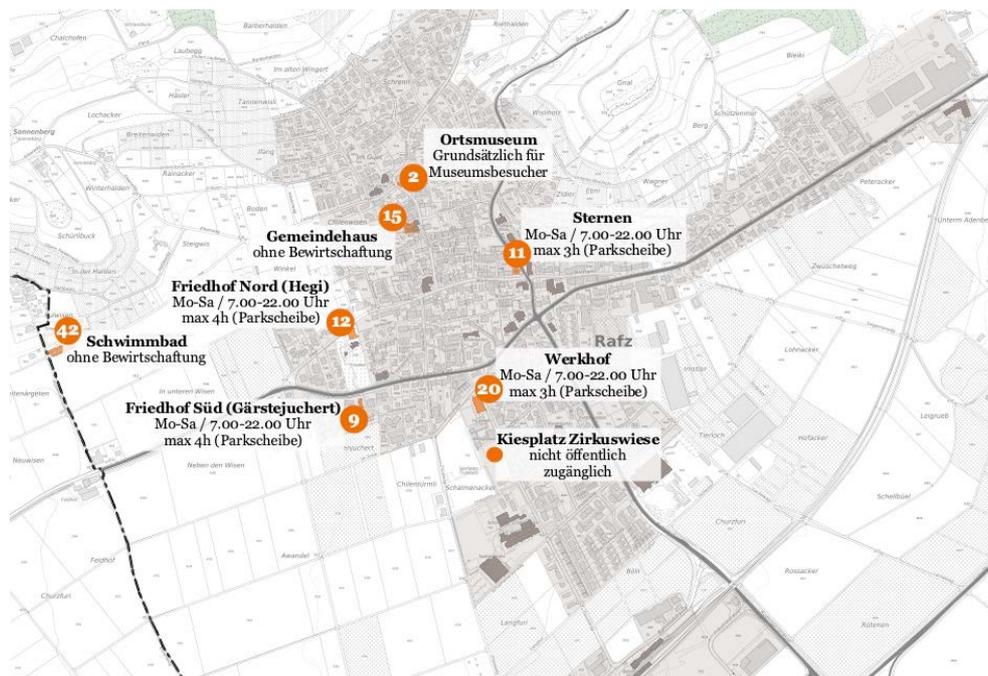
### Parkierungsanlagen

Im Siedlungsgebiet der Gemeinde Rafz bestehen zurzeit sieben öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen:

- Parkplatz beim Werkhof
- Parkplatz Friedhof Nord (Hegi)
- Parkplatz Friedhof Süd (Gärstejuchert)
- Parkplatz Gemeindehaus
- Öffentliche Parkplätze beim Ortsmuseum (halbwegs zweckgebunden – Parkverbot Schild, jedoch keinen richterlichen Beschluss)
- Parkplatz beim Sternen
- Parkplatz beim Schwimmbad

Bereits heute werden die meisten Parkierungsanlagen bewirtschaftet. Die maximale Parkzeit unterscheidet sich jeweils zwischen den Standorten.

Der Kiesplatz Zirkuswiese ist nicht öffentlich zugänglich.

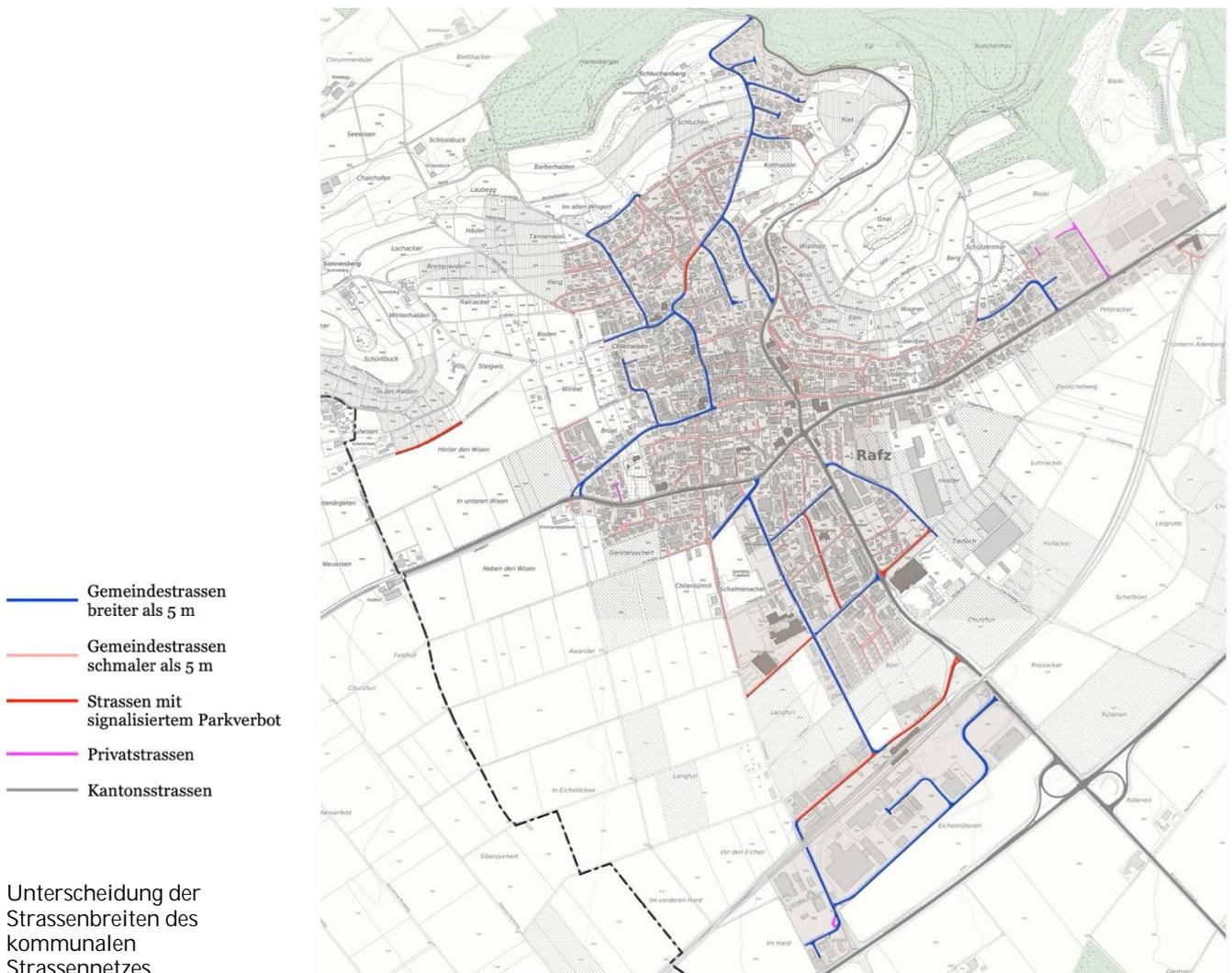


Öffentliche Parkierungsanlagen (Ausnahme: Kiesplatz Zirkuswiese) mit geschätzter Anzahl Parkplätze und Art der Bewirtschaftung

## Parkmöglichkeiten entlang öffentlichen Strassen

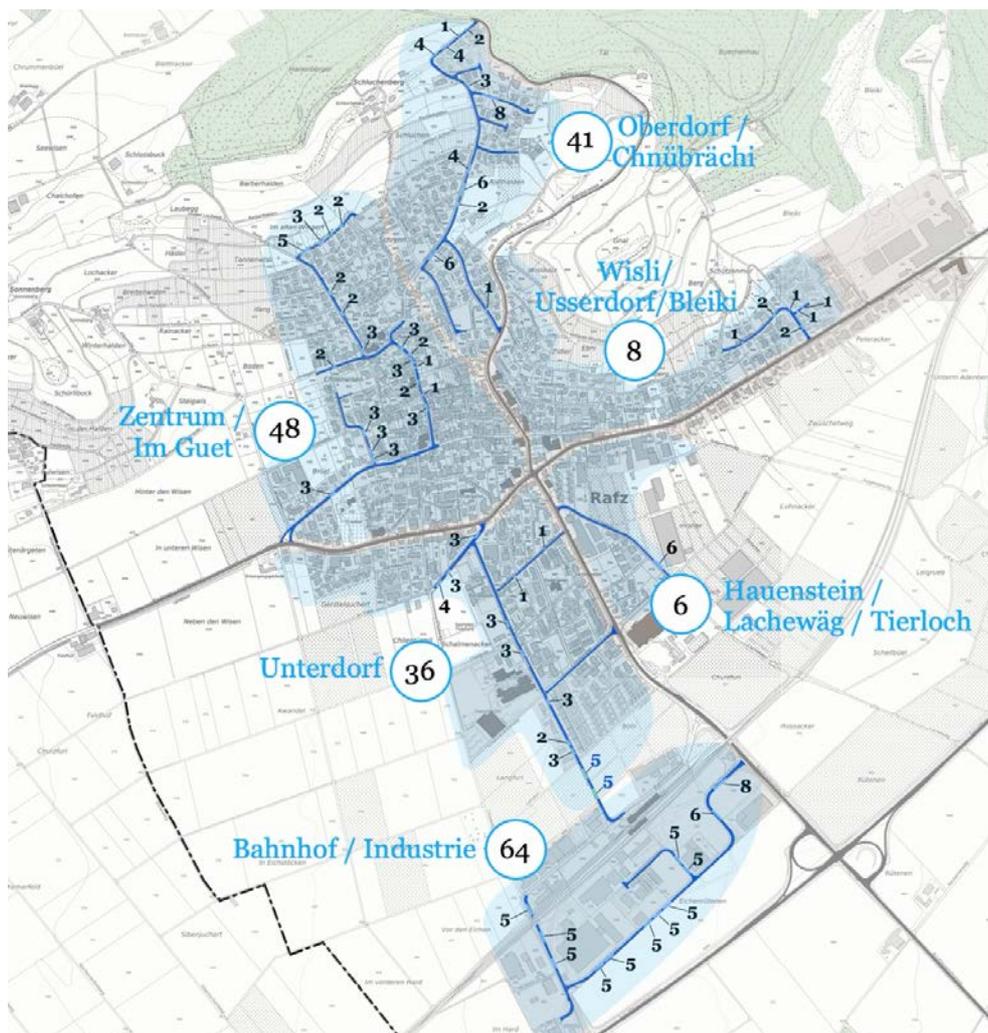
Auf dem Tannewäg bestehen weiss markierte Parkplätze. Ansonsten sind im Rahmen der Tempo-30 Massnahmen vereinzelt weitere Parkplätze geplant bzw. werden umgesetzt.

Weitere Parkmöglichkeiten bestehen auf den Sammel- und Quartierstrassen auf der Fahrbahn. Fahrzeuge können nach Strassenverkehrsgesetz im Strassenraum abgestellt werden, auch wenn kein Parkfeld signalisiert ist. Nach Art. 37 Strassenverkehrsgesetz (SVG) dürfen Fahrzeuge dort nicht aufgestellt werden, wo sie den Verkehr behindern oder gefährden könnten. In der Annahme, dass heutige Motorfahrzeuge mehrheitlich rund 2.0 m breit sind, muss die Fahrbahn eine Mindestbreite von 5 m aufweisen, damit parkierte Autos den Verkehr und vor allem Einsatzwagen wie Feuerwehr oder Rettungssanitätern nicht behindern. Eine Analyse der Strassenbreiten in Rafz zeigen, dass auf vielen Strassen eine ungenügende Fahrbahnbreite besteht und damit auf diesen Strassen nicht parkiert werden darf.



Die Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn sind nicht markiert und können deshalb nicht genau beziffert werden. Trotzdem wurde, um ein ungefähres Mengengerüst zu erhalten, die Anzahl Parkplätze geschätzt. Auf den Fahrbahnen gibt es Parkmöglichkeiten für rund 205 Motorfahrzeuge. Dabei kann das Siedlungsgebiet in die sechs folgenden, zusammenhängenden Teilgebiete gliedert werden.

Teilgebiet	Parkmöglichkeiten für Motorfahrzeuge im Strassenraum (Anzahl geschätzt)
Oberdorf / Chnübri	41 Abstellplätze
Zentrum / Im Guet	50 Abstellplätze
Wisli / Usserdorf / Bleiki	8 Abstellplätze
Gebiet Tannewäg / Lachewäg	36 Abstellplätze
Hauenstein / Lachewäg / Tierloch	6 Abstellplätze
Bahnhof / Industrie	64 Abstellplätze
<b>Total</b>	<b>205 Abstellplätze (geschätzt)</b>



Parkmöglichkeiten im Strassenraum, mit geschätzter Anzahl Parkplätze

## Auslastung Tag

Zur Auslastung des bestehenden Angebots auf den Fahrbahnen liegen keine Erhebungen vor. Bei Besichtigungsfahrten tagsüber wurden auf Quartierstrassen nur wenige abgestellte Fahrzeuge angetroffen (insgesamt 3 Fahrzeuge). Ausserdem konnten keine Stellen ausgemacht werden, bei welchen aufgrund typischer Parkierungsspuren (Ölflecken etc.) darauf zu schliessen wäre, dass regelmässig Fahrzeuge abgestellt werden. An der Ortsbegehung vom 6. August 2024 wurde ein abgestelltes Fahrzeug an der Bleiki, 2 auf dem Tannewäg und eines auf dem Tierloch gezählt. Das Fahrzeug auf dem Tierloch stand halb auf privatem Ackerland, da die Strasse zu schmal wäre, um dort zu parkieren. Die anderen Fahrzeuge standen so, dass sie den Verkehr nicht behinderten oder gefährdeten.

## Auslastung Nacht

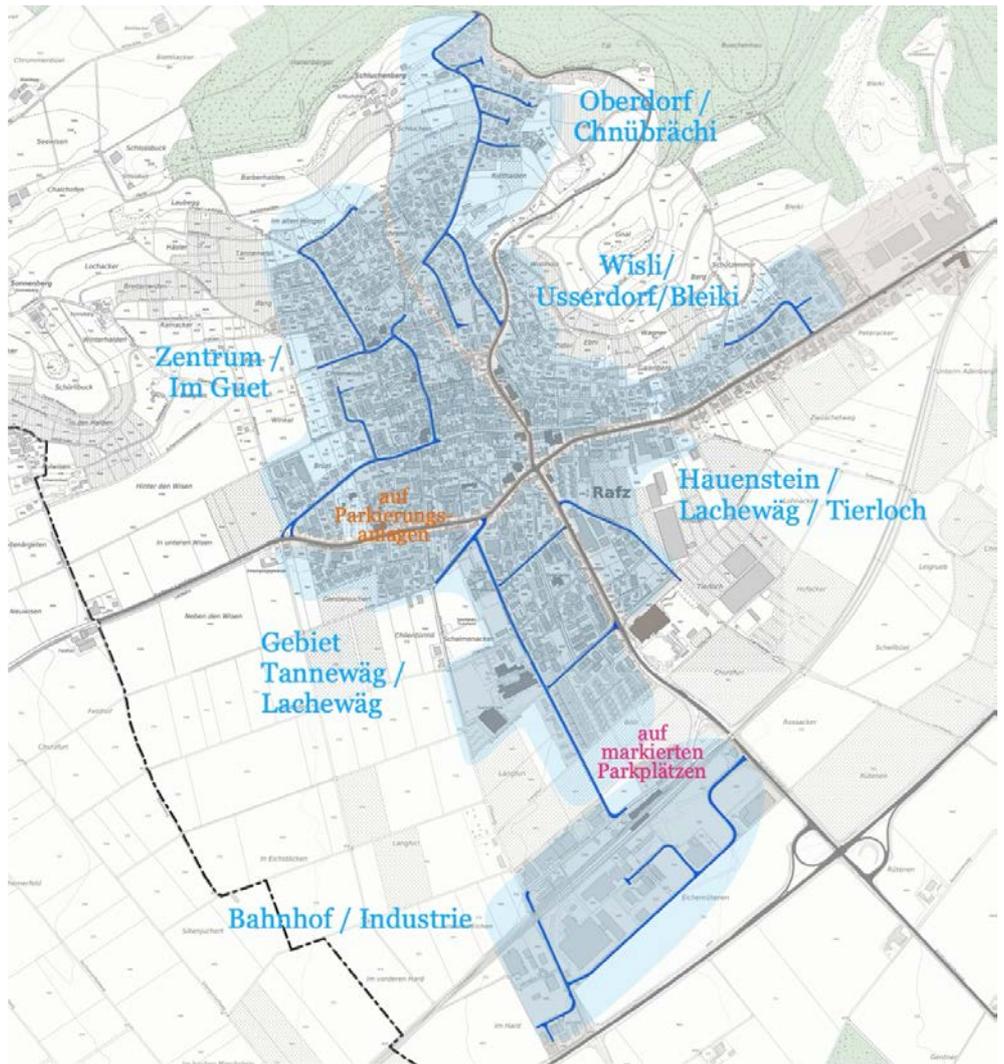
Es zeigt sich, dass nachts einzelne Quartierstrassen für die Parkierung genutzt werden. In der Nacht vom 16. Januar 2025 (Donnerstag auf Freitag, ab 21.00 Uhr) wurden insgesamt zehn abgestellte Fahrzeuge im Strassenraum gezählt, davon zwei auf markierten Parkplätzen. Auch auf den Parkierungsanlagen wurden drei Fahrzeuge über Nacht geparkt.

«Wildparkierende»  
im Strassenraum  
am Bleikiwäg und  
am Tannewäg,  
eigene Fotoaufnahmen



«Wildparkierende» im  
Strassenraum auf dem  
Imstlerwäg und auf der  
Parkierungsanlage Fried-  
hof Süd – Gärstejuchert,  
eigene Fotoaufnahmen





Tag Nacht

④

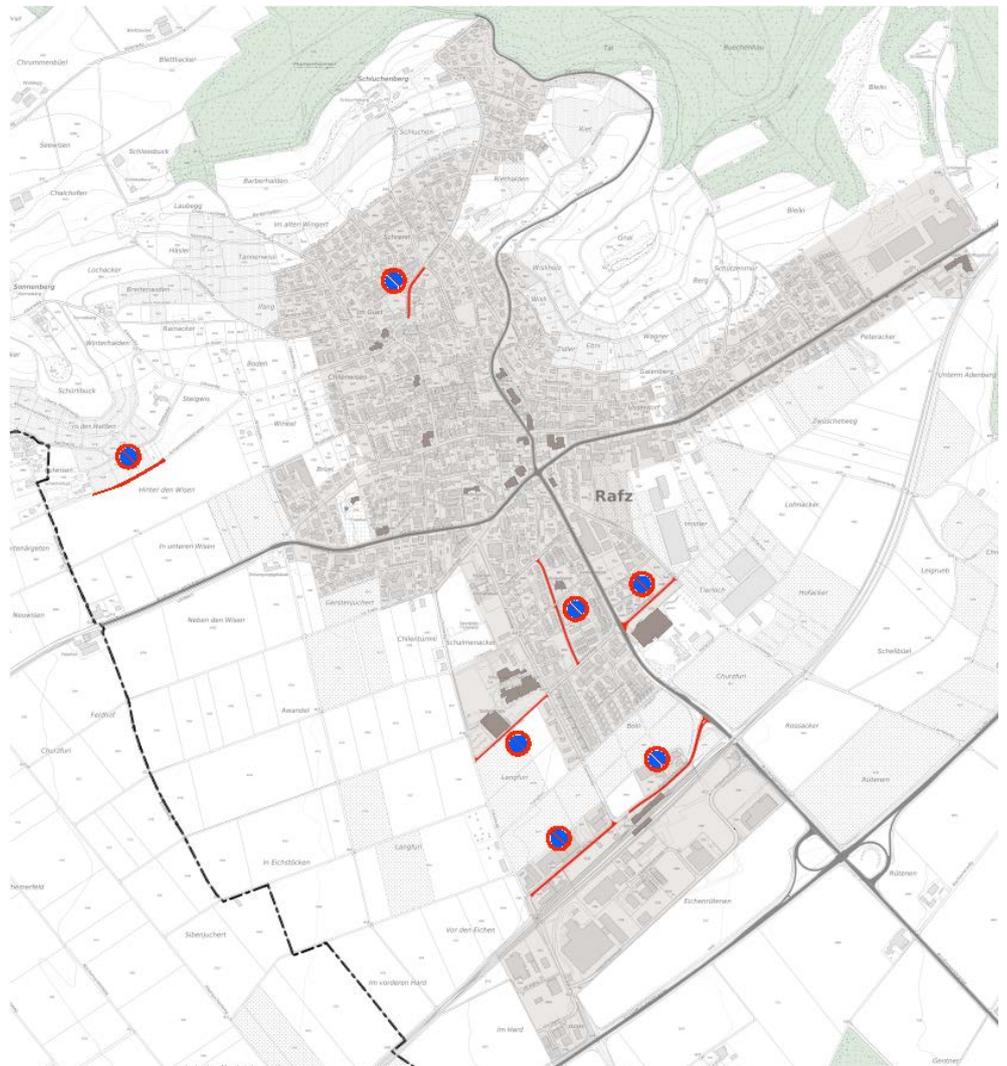
⑬

Auslastung der  
Parkmöglichkeiten im  
Strassenraum am Tag  
und in der Nacht

## Parkverbotszonen

Bereits heute sind in Rafz sechs Parkverbotszonen ausgeschildert:

- Bahnhofstrasse / Vor Eiche
- Schalmenacker
- Sonnefäld (beim Kindergarten Bölli)
- Imstlerwäg (beim Gartencenter Hauenstein)
- Schwimmbadstrasse  
(um an Spitzentagen die Zufahrt zum Bad sicher zu stellen)
- Oberdorf  
(aufgrund von früheren Misständen - parkierte Motorfahrzeuge vor privaten Grundstückszufahrten)



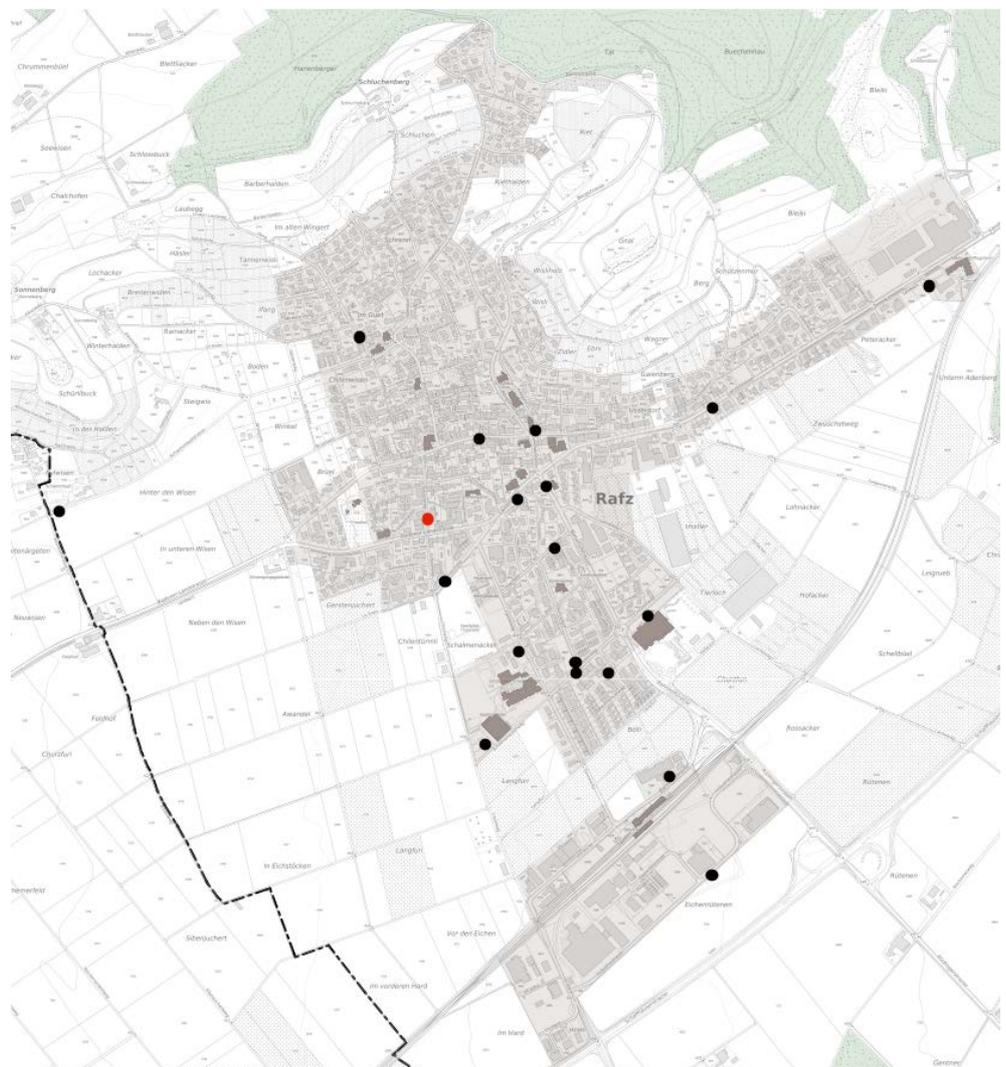
bestehende  
Parkverbotszonen entlang  
von kommunalen Strassen

## 2.3 Unfallgeschehen

### Parkierungsunfälle

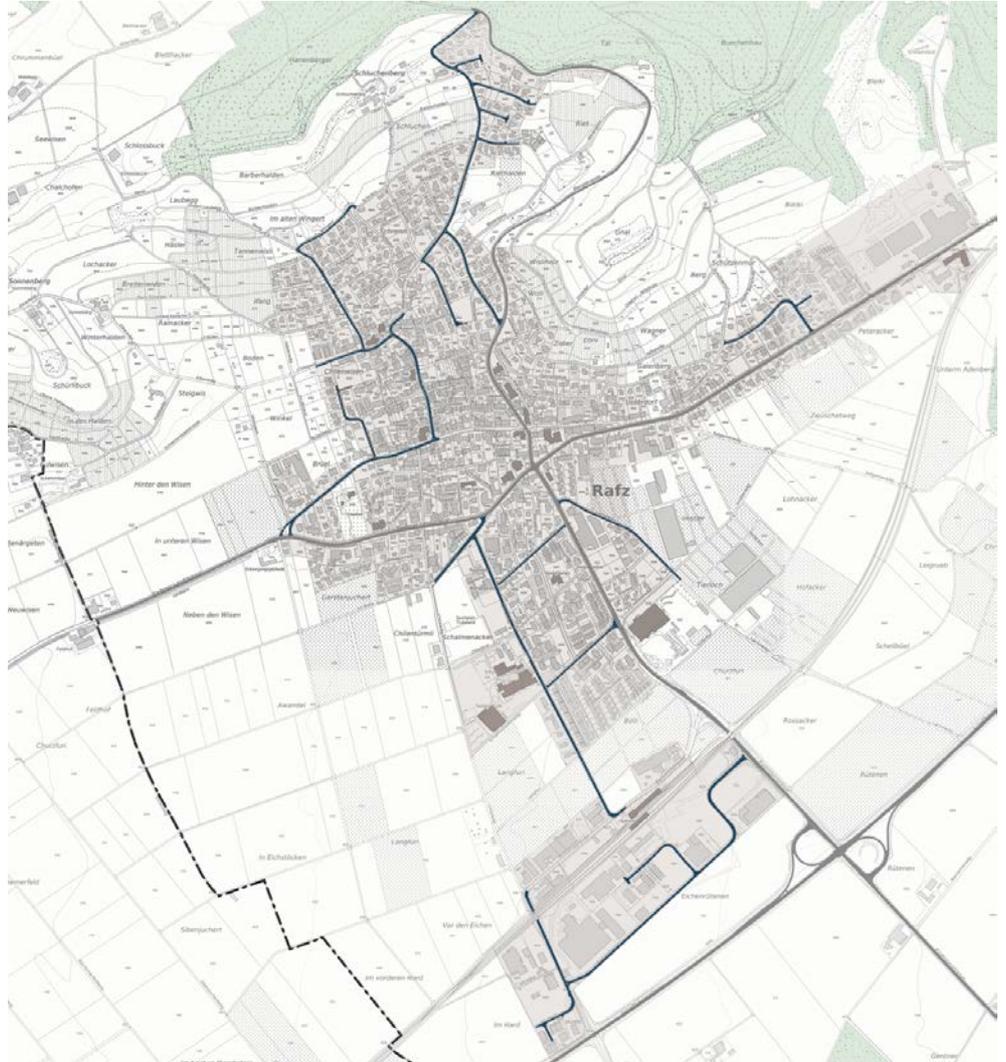
Für die Analyse der Verkehrssicherheit sind quantitative Aussagen anhand der Unfallstatistik der Kantonspolizei Zürich über 5 Jahre (2019–2024) möglich. Die Analyse der Unfallstatistik zwischen dem 1. September 2019 und dem 31. August 2024 zeigt, dass es insgesamt 19 Unfälle im Zusammenhang mit der Parkierung gegeben hat. Bei einem Parkierunfall gab es eine schwerverletzte Person. Eine Häufung von Parkierunfällen sind keine auszumachen.

Das Parkierungskonzept kann aufgrund der Erkenntnisse aus der Unfallstatistik keine Massnahmen aus den Parkierunfällen begründen.





Im Siedlungsgebiet Rafz können mit Ausnahme dieser fünf Privatstrassen sowie der zwei Kantonsstrassen Badener-Landstrasse / Landstrasse und Bergstrasse / Bahnhofstrasse alle Strassen, die über eine Fahrbahnbreite von mindestens 5 m verfügen, in den Betrachtungsperimeter miteinbezogen werden:



Strassen mit einer Fahrbahnbreite über 5 m / relevante Strassen für das kommunale Parkierungskonzept

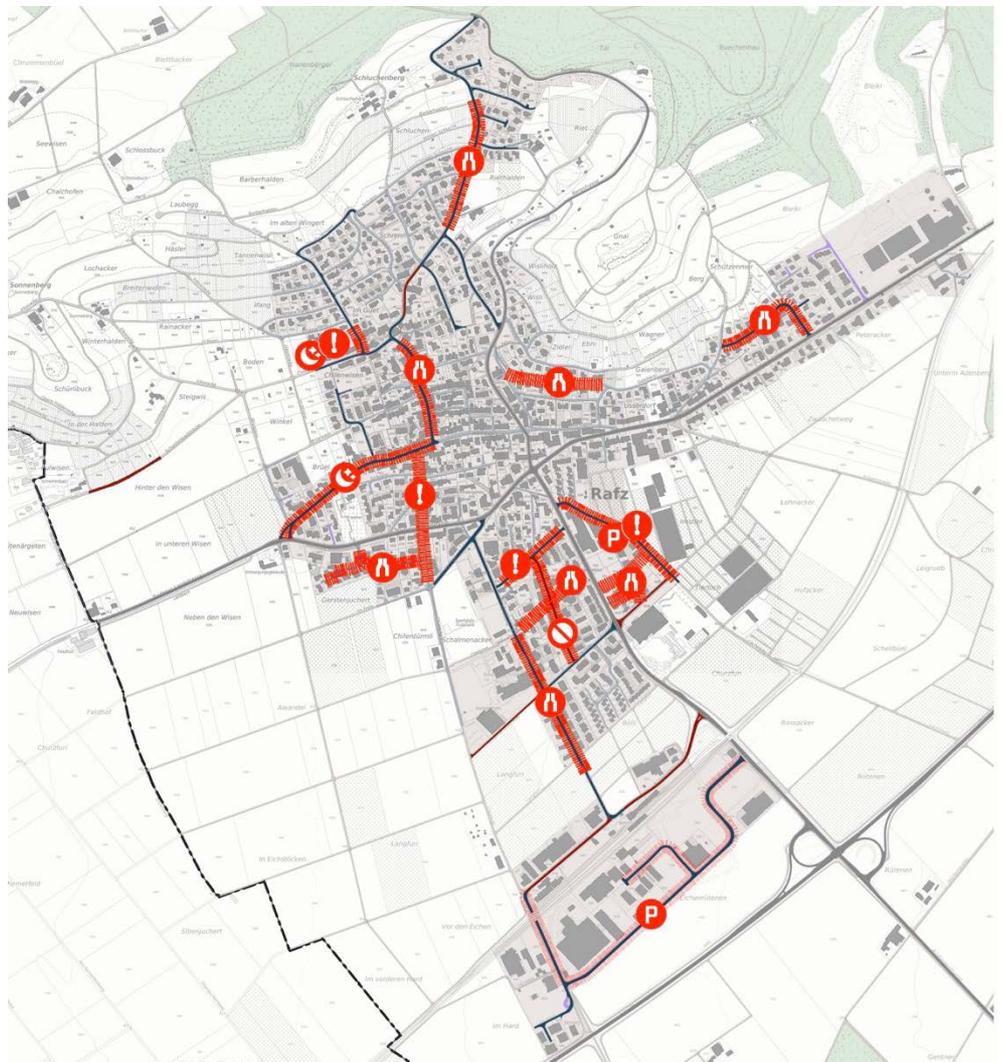
## 2.5 Bekannte Parkierungsprobleme im Strassenraum

### Erkannte Probleme

Die Gemeinde sieht sich immer wieder mit Problemen mit parkierten Fahrzeugen konfrontiert. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe haben folgende Problemstellen genannt:

- Lachewäg: Fremdparkieren / reduzierte Verkehrssicherheit wegen parkierten Autos,  
Autos von Mitarbeitenden des benachbarten Gewerbes «Sagiareal» werden regelmässig im öffentlichen Strassenraum abgestellt. Dadurch entstehen Engstellen, die zu Einschränkungen der Sichtweiten führen.
- Hegi: Nachtparkieren,  
Vor allem in der Nacht werden Autos auf der Hegi-Strasse abgestellt. Im Rahmen der Tempo-30 Massnahmen werden auf diesem Strassenzug Parkplätze markiert, was zur Folge hat, dass weiteres Parkieren auf der Hegi nicht mehr gestattet sein wird.
- Bleikiwäg: erschwerte Durchfahrt wegen parkierten Autos,  
Auf dem Bleikiwäg wird im öffentlichen Strassenraum parkiert.
- Tierloch: erschwerte Durchfahrt wegen parkierten Autos,  
Auf der Tierloch-Strasse wird wild parkiert, obwohl die Strasse nicht 5 Meter breit ist, die Autos ragen teilweise auf die benachbarten Grundstücke, um eine genügende Durchfahrtsbreite freizuhalten.
- Chnübrächi: erschwerte Durchfahrt wegen parkierten Autos,  
Auf der Chnübrächi wird parkiert, was an einigen wenigen Stellen auch erlaubt ist. Wenn Autos aber an falschen Orten abgestellt werden, entstehen Engstellen, die zu einer reduzierter Verkehrssicherheit führt.
- Ifang: Nachtparkieren / reduzierte Verkehrssicherheit wegen parkierten Autos,  
Vorwiegend über Nacht parkieren Autos bei der reformierten Kirche, im Einlenkerbereich, was zur Einschränkung der Sichtweiten führt.
- Tannewäg: erschwerte Durchfahrt wegen parkierten Autos,  
Insbesondere der Bus muss den parkierten Autos ausweichen.
- Obere Götze: erschwerte Durchfahrt wegen parkierten Autos,
- Scheidwäg: reduzierte Verkehrssicherheit wegen parkierten Autos,
- Bölli: erschwerte Durchfahrt wegen parkierten Autos,

- Gärstejuchert: erschwerte Durchfahrt wegen parkierten Autos,
- Tierloch/Birkewäg: erschwerte Durchfahrt wegen parkierten Autos,
- Industriegebiet südlich des Bahnhofs: Fremdparkieren, Unter anderem im Hinblick auf die Gebietsentwicklung durch Digitec Galaxus soll auf den öffentlichen Strassen, ein Parkverbot eingeführt werden. Die Parkierung muss auf den privaten Grundstücken geregelt werden.
- Dorfstrasse: erschwerte Durchfahrt wegen parkierten Autos, Es gibt mehrheitlich keine Möglichkeiten auf diesem Abschnitt auf der Dorfstrasse zu parkieren und trotzdem kommt es vor. Dies hat Engstellen und Einschränkung der Sichtweiten zur Folge.



Defizite und Probleme mit der Parkierung im öffentlichen Strassenraum

## 2.6 Bekannte Probleme auf den Parkieranlagen

### Erkannte Probleme

Auf den sieben Parkieranlagen in der Gemeinde Rafz wurden bisher keine Probleme festgestellt. Es ist zu klären, ob das Parkplatzangebot in der Gemeinde ausreichend ist und ob eine einheitliche Bewirtschaftungsart zielführend ist. Bereits heute werden die folgenden vier Parkieranlagen bewirtschaftet:

- Parkplatz beim Werkhof
- Parkierung Friedhof Nord (Hegi)
- Parkierung Friedhof Süd (Gärstejuchert)
- Parkplatz beim Sternen

Die folgenden drei Parkieranlagen werden heute nicht bewirtschaftet:

- Parkplatz beim Schwimmbad
- Parkierung Gemeindehaus
- Öffentliche Parkplätze beim Ortsmuseum (halbwegs zweckgebunden – Parkverbot Schild, jedoch keinen richterlichen Beschluss)

# 3. Geprüfte Konzeptvarianten

## 3.1 Parkieren im Strassenraum

### Variante 1 – Drei weisse Zonen mit Parkfeld-Markierung

Das Siedlungsgebiet von Rafz wird in 3 weisse Zonen eingeteilt. Dazu bräuchte es ca. 40 Zoneneingangstore, die unter anderem in die Signalisations-Stelen der Tempo-30-Zonen integriert werden können. An geeigneten Stellen im Strassenraum werden weisse Parkfelder (62 Stk.) markiert.

Folgende Bewirtschaftung wird vorgeschlagen:

Mo-Sa, 6 - 22 Uhr, max. 4h mit Parkscheibe und neuer Anwohnerparkkarte

Zusätzlich werden neue Parkverbote ausgeschildert.

### Vorteile

Einheitliche Regelung über eine grössere Fläche – keine Ausweichmöglichkeiten zu anderen Tarifen oder sogar zum gratis Parkieren.

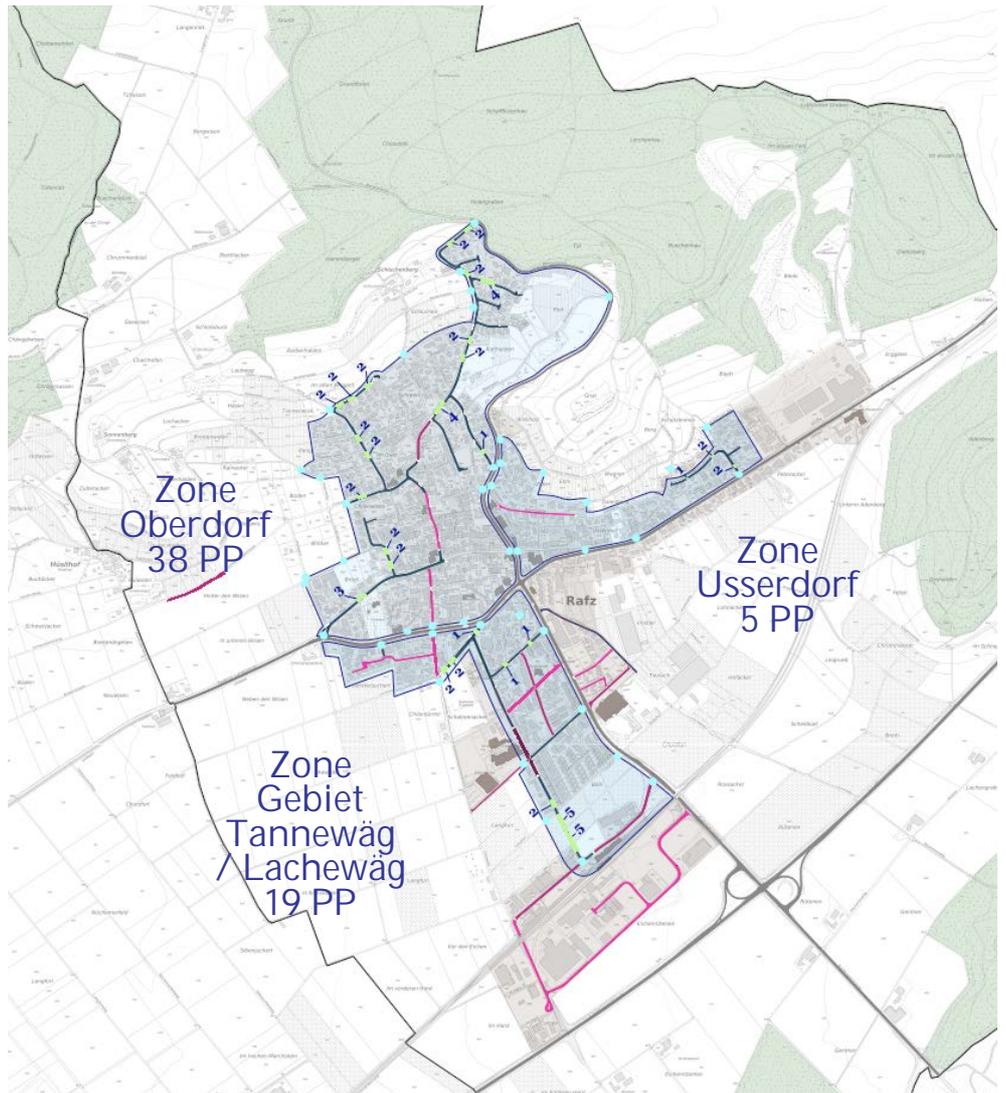
Durch die markierten Parkplätze wird der Standort der parkierten Autos geregelt – ausserhalb der Markierung ist das Parkieren (an den meisten Stellen) nicht erlaubt.

Die Gemeinde würde allenfalls durch die Parkkarten etwas dazu verdienen.

### Nachteile

Es müssten eher viele Signalisationen aufgestellt werden.

Die Regeln müssten mit Kontrollen durchgesetzt werden, im besten Fall werden regelmässige Kontrollen (Stichproben) durchgeführt.



## Variante 2 – Drei weisse Zonen ohne markierte Parkfelder

Im Unterschied zur Variante 1, wird bei der zweiten Variante vorgeschlagen keine Parkplätze zu markieren. Was dazu führt, dass es ca. 100 Abstellmöglichkeiten im Strassenraum, analog zur heutigen Situation geben wird.

Trotzdem wird innerhalb der 3 weissen Zonen folgende Bewirtschaftung vorgeschlagen:

Mo-Sa, 6 - 22 Uhr, max. 4h mit Parkscheibe und neuer Anwohnerparkkarte

Zusätzlich werden neue Parkverbote ausgeschildert.

### Vorteile

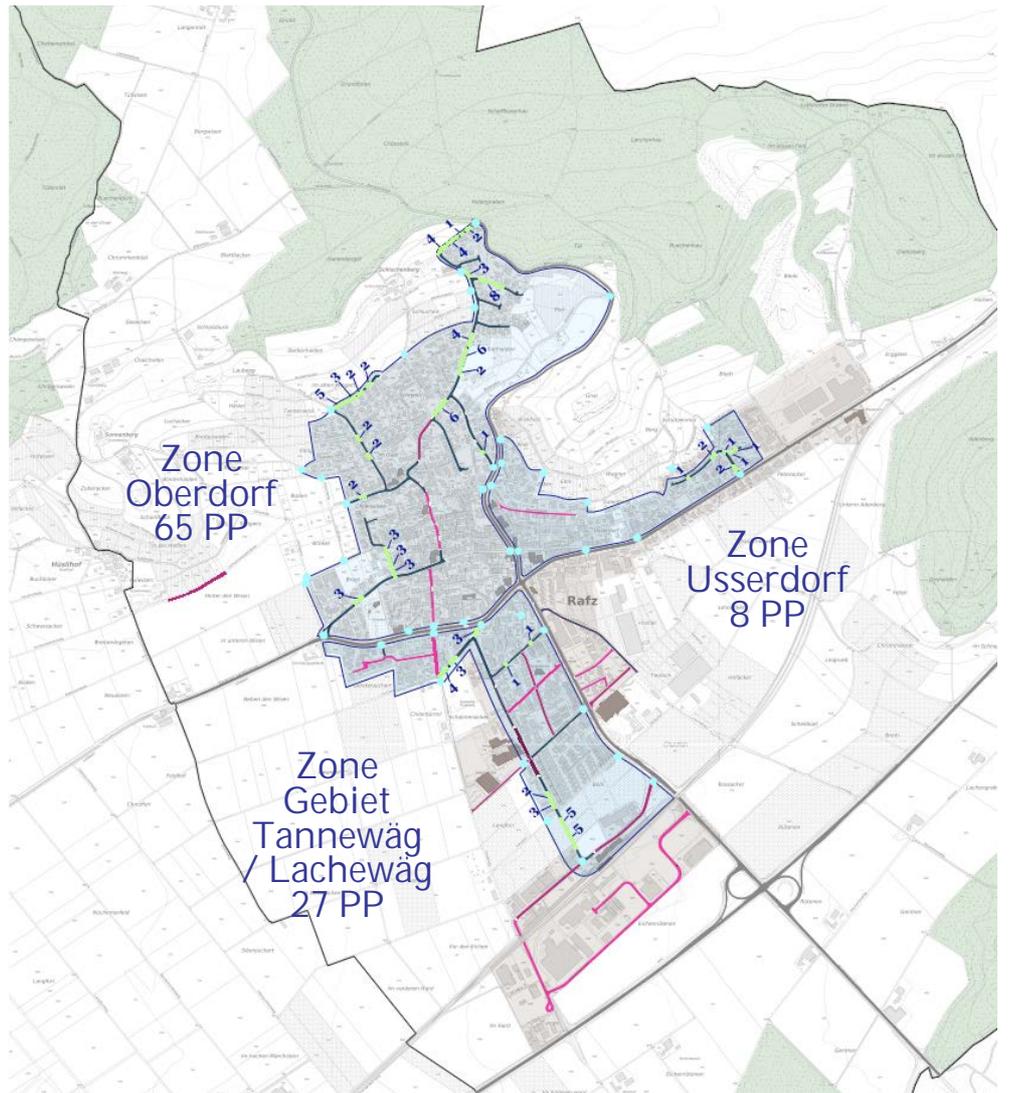
Die Vorteile sind analog der Variante 1, dadurch, dass auf die Markierung verzichtet wird, kann an mehreren Orten parkiert werden.

### Nachteile

Dadurch, dass an mehreren Orten parkiert werden kann, stellt sich die Frage ob sich das bestehende Parkierungsproblem lösen wird.

Die Anzahl der Signalisationen bleibt gleich hoch, analog der Variante 1.

Die Regeln müssten mit Kontrollen durchgesetzt werden, im besten Fall werden regelmässige Kontrollen (Stichproben) durchgeführt.



### Variante 3 – Zwei weisse Zonen und Einzelsignalisation

Im Unterschied zur Variante 1 und 2, wird bei der dritten Variante vorgeschlagen nur 2 weisse Zonen (Oberdorf und Gebiet Tanneväg / Lachewäg) auszuscheiden. Die neu markierten Parkplätze in der Bleike werden durch Park-Signalisationen, analog der heutigen Situation am Tanneväg ausgeschildert. In den beiden weissen Zonen werden die Parkplätze markiert. Was zu ca. 60 markierten Parkfelder analog der Variante 1 führt.

Folgende Bewirtschaftung wird vorgeschlagen:

Mo-Sa, 6 - 22 Uhr, max. 4h mit Parkscheibe und neuer Anwohnerparkkarte

Zusätzlich werden neue Parkverbote ausgeschildert.

#### Vorteile

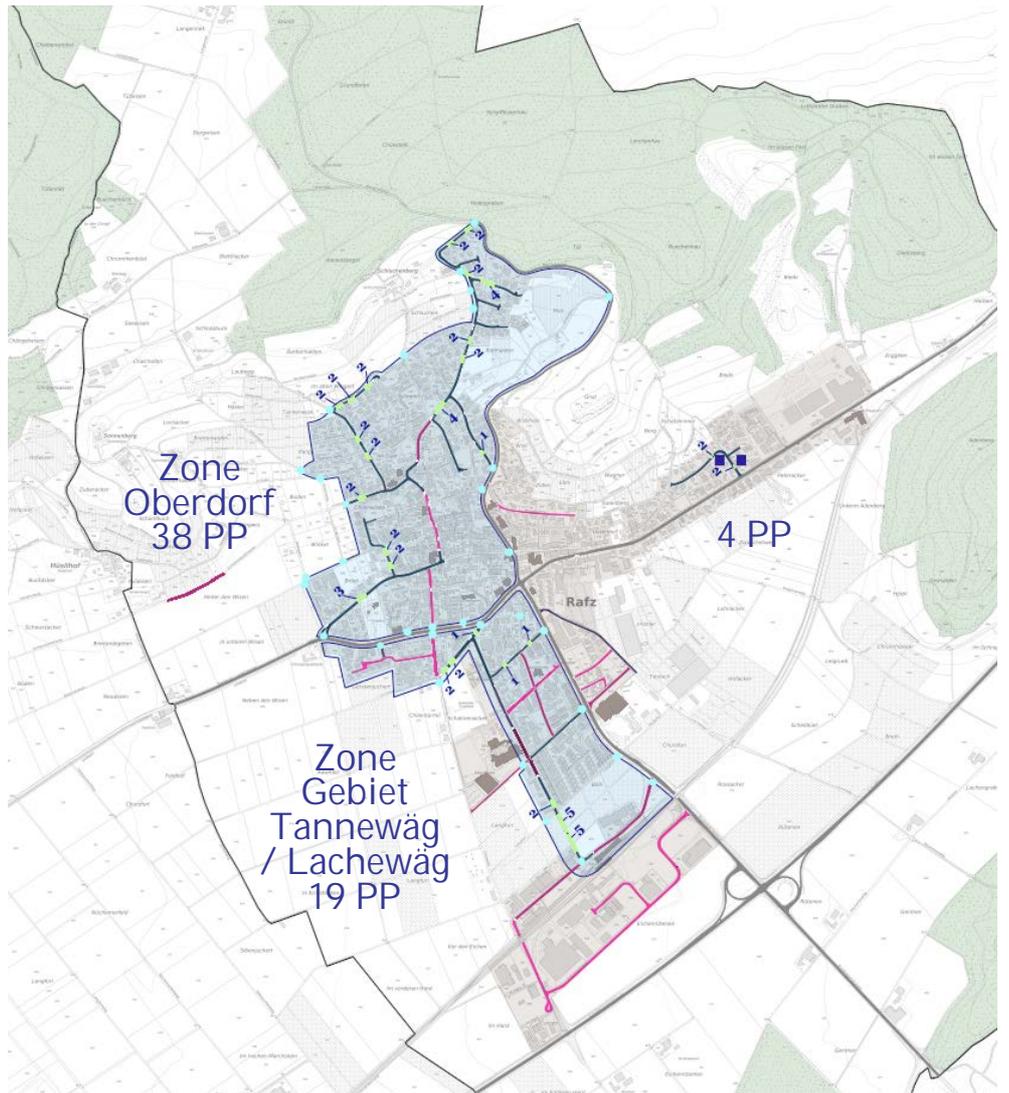
Die eine Zone Usserdorf, wo nur in einer Strasse parkiert werden kann, fällt weg. Dadurch kann auf einige Zonen-Signale verzichtet werden.

Durch das Markieren der Parkplätze wird gesteuert wo, dass parkiert werden kann.

#### Nachteile

Die Anzahl der Signalisationen bleibt immer noch hoch.

Die Regeln müssten mit Kontrollen durchgesetzt werden, im besten Fall werden regelmässige Kontrollen (Stichproben) durchgeführt.



- ◆ Signale Parkplatzbewirtschaftung 2 Stk.
- Parkiermöglichkeit im Strassenraum
- Weisse-Zone Eingangstor 31 Stk.
- Gemeindestrassen breiter als 5 m
- Neu beschilderte Parkverbote
- Strassen mit signalisiertem Parkverbot
- Kantonsstrassen

#### Variante 4 – Einzelsignalisation

Es werden keine Parkzonen eingeführt, dafür weisse Parkplätze im Strassenraum markiert. Analog der heutigen Situation am Tanneväg werden diese jeweils einzeln ausgeschildert.

Folgende Bewirtschaftung wird vorgeschlagen:

Mo-Sa, 6 - 22 Uhr, max. 4h mit Parkscheibe und neuer Anwohnerparkkarte

Zusätzlich werden neue Parkverbote ausgeschildert.

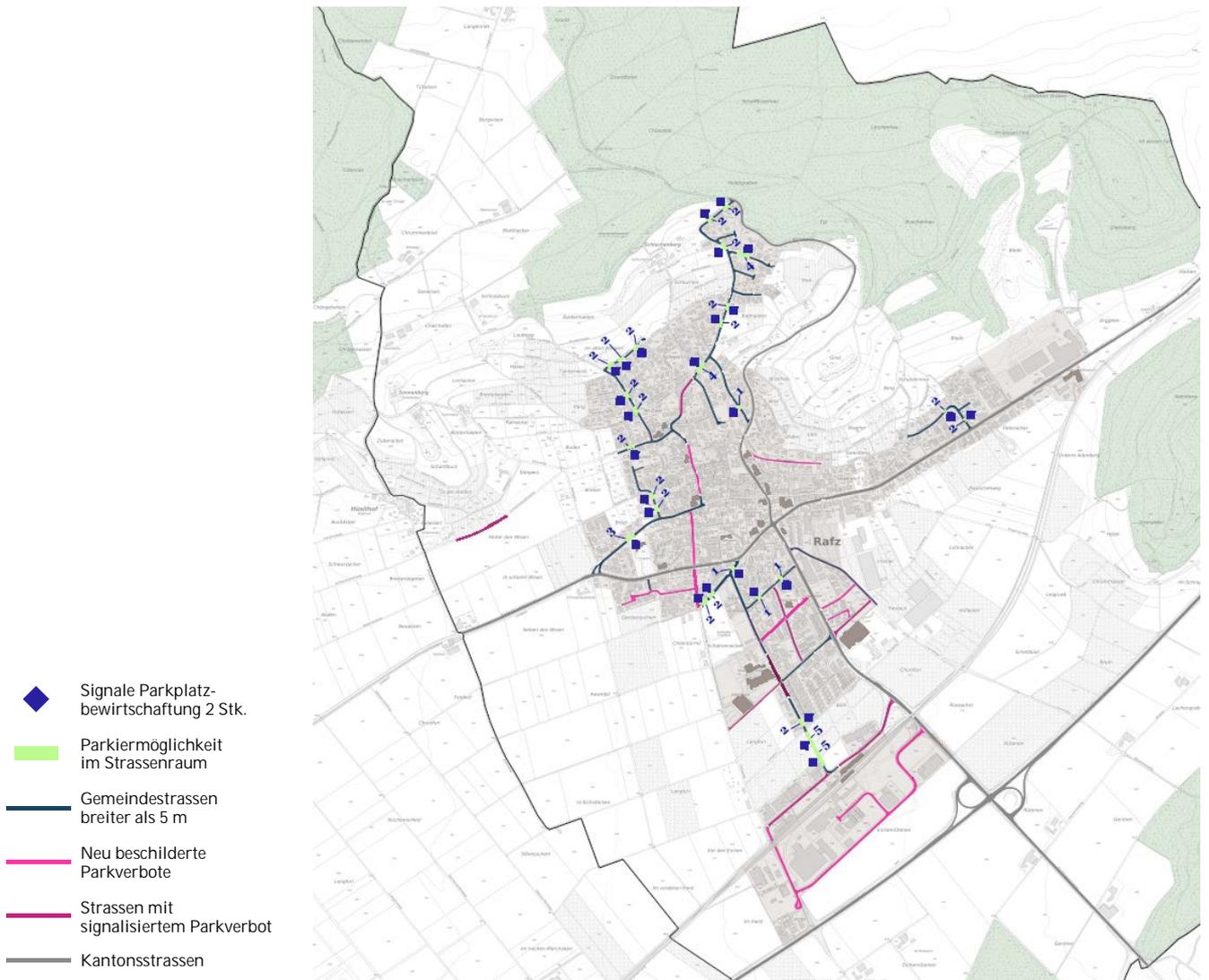
#### Vorteile

Im Vergleich zu den vorhergehenden Varianten kann bei der Variante 4 auf Signalisationen verzichtet werden.

Nur auf den markierten Parkfelder darf parkiert werden.

#### Nachteile

Schilderwald im Strassenraum, die Signalisation wird direkt bei den Parkplätzen aufgestellt.



### Fazit / Erkenntnisse

Die Gemeinde Rafz möchte die Parkierung möglichst unkompliziert in den Griff bekommen. Es besteht minimalen Handlungs- und Eingreifbedarf. Was dazu führt, dass in einer ersten Phase keine Zonen ausgeschieden werden sollen und auch keine sonstige Bewirtschaftung für die Parkierung im Strassenraum angewendet werden soll.

## 3.2 Parkieren auf Parkierungsanlagen

### Variante 1 – Einheitliche erlaubte Parkdauer

Auf allen öffentlichen Parkierungsanlagen auf dem Gemeindegebiet (ausser der Anlage beim Schwimmbad – keine Bewirtschaftung, und der Parkierungsanlage beim Gemeindehaus - nur ausserhalb der Öffnungszeiten der Gemeindeverwaltung öffentlich zugänglich) wird eine einheitliche Bewirtschaftung mit einer maximalen Parkdauer von 3 h eingeführt.

### Variante 2 – Parkieren gegen Gebühr

Ausser bei der Parkierungsanlage beim Schwimmbad wird das Parkieren über Parkuhren gesteuert. Beim Gemeindehaus kann abends und an den Wochenenden öffentlich parkiert werden. Ansonsten wird das Parkieren über Gebühren bewirtschaftet. Vorgeschlagene Bewirtschaftung: Maximale Parkdauer 2h, ½ Stunde gratis / danach Fr. 1.-

### Fazit / Erkenntnisse

Die Analyse der Parkierungsanlagen hat gezeigt, dass die Anforderungen der einzelnen Parkierungsanlagen unterschiedlich sind und deshalb bisher keine einheitliche Regelung über alle Parkierungsanlagen eingeführt wurde. Grundsätzlich wurde definiert, dass vor allem Beschäftigte und Kunden des ortsansässigen Gewerbes und Besuchende die Parkierungsanlagen nutzen sollen. Die Parkplätze beim Friedhof jedoch müssen für Abdankungen und andere Events genutzt werden können. Der Parkplatz beim Gemeindehaus wird unter der Woche und tagsüber vom Verwaltungspersonal genutzt. Diesen Anforderungen muss mit dem Parkierungskonzept Rechnung getragen werden.

# 4. Ziele und Handlungsfelder

Nach der Besprechung der ersten Varianten wurden die Zielsetzungen geschärft und angepasst. Für das Parkierungskonzept wurden folgende überprüfbare Ziele gesetzt, die als Referenz über den gesamten Projektverlauf berücksichtigt und überprüft werden.

## Generelle Ziele

- Die Regelungen sind in einem gesamthaften Konzept eingebettet.
- Die Regelungen sind für die Nutzenden einfach verständlich und einfach im Vollzug.
- Die Verkehrssicherheit, die Befahrbarkeit der Strassen für die Fahrzeuge der Notfalldienste sowie die Zugänglichkeit zu den entsprechenden Infrastrukturen (z.B. Hydranten) werden durch das Parkieren auf öffentlichem Grund nicht beeinträchtigt.

## Ziele für das Parkieren im Strassenraum

- Die Möglichkeit des Parkierens im Strassenraum soll bewusst gesteuert werden.
- Fahrzeuge im Strassenraum werden an geeigneten Stellen parkiert.
- Auf einigen ausgewählten Strassen soll Parkverbot signalisiert werden, damit klar ist, dass nicht parkiert werden darf.

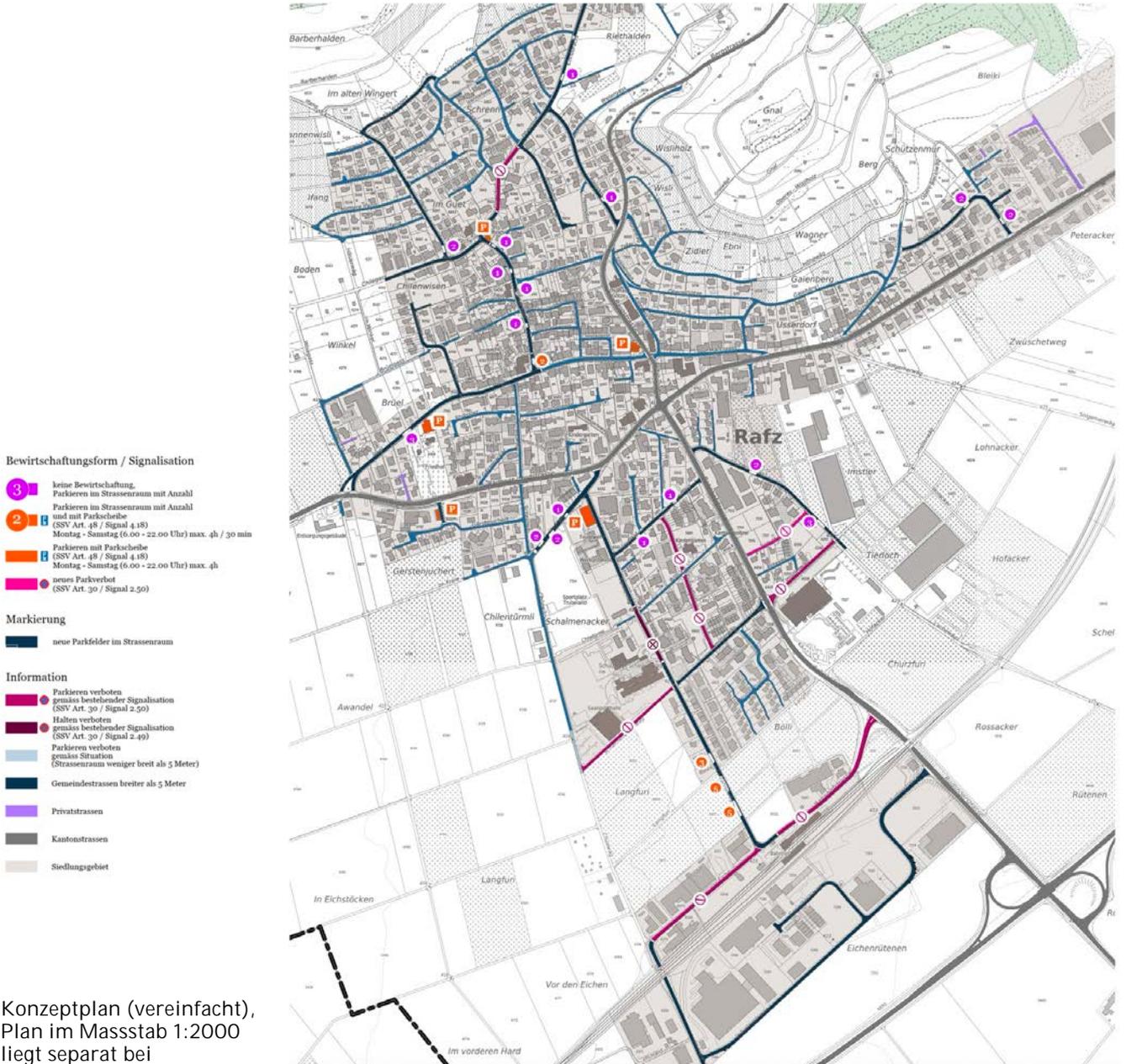
## Ziele für das Parkieren auf Parkieranlagen

- Die Parkieranlagen bedienen die Nachfrage nach Parkplätzen für Beschäftigte und Kunden des ortsansässigen Gewerbes und für Besuchende.
- Dauerparkieren wird verhindert.

# 5. Konzeption

## Übersicht

Das Parkierungskonzept regelt das Parkieren im Strassenraum und auf den öffentlichen Parkierungsanlagen.



## 5.1 Parkieren im Strassenraum

### Massnahmen

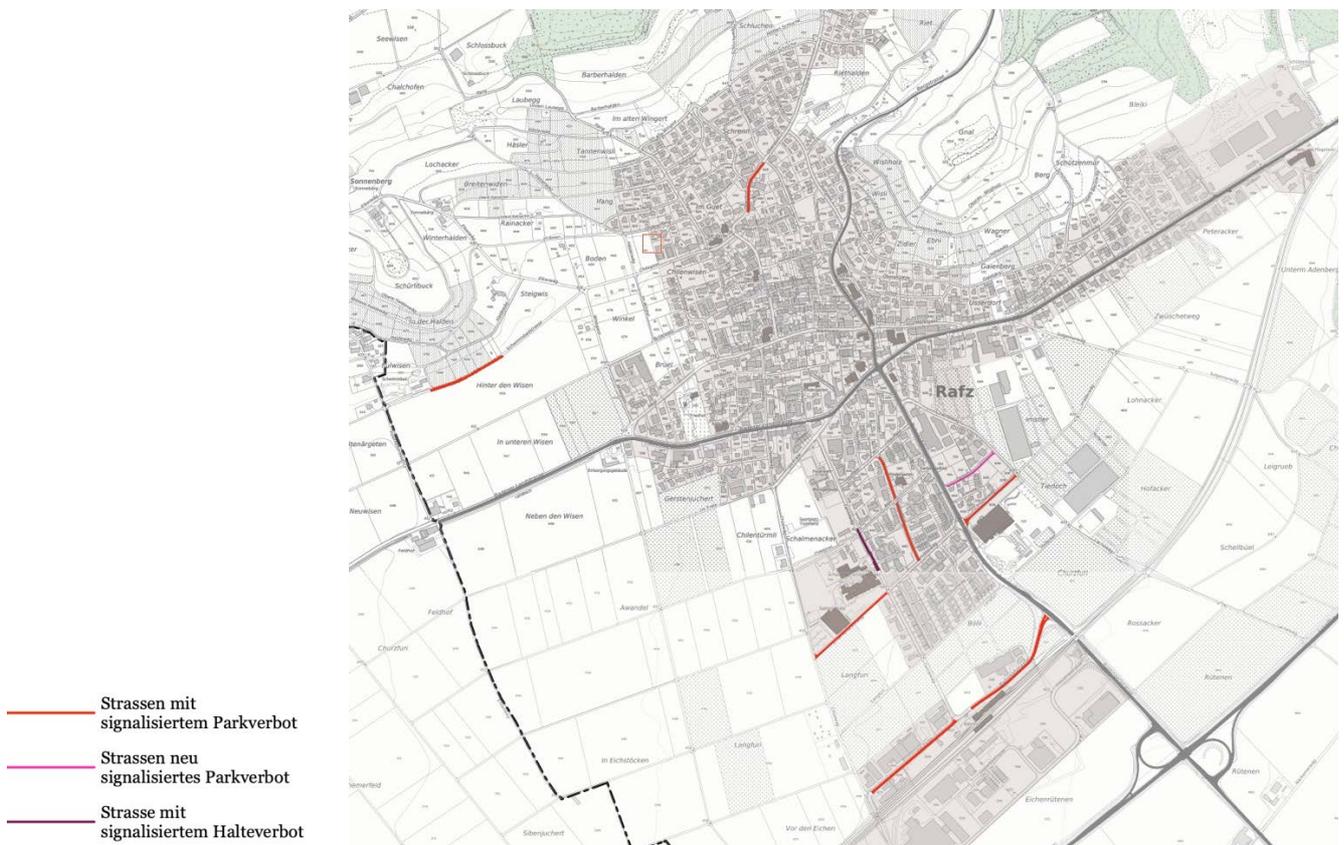
Das Parkierungskonzept regelt die Parkmöglichkeiten auf den öffentlichen Strassen mit folgenden differenzierten und einfachen Massnahmen.

- Parkverbot
- Markierung von Parkplätzen
- Keine Bewirtschaftung, mit zwei Ausnahmen

### Parkverbot

Auf folgenden Strassen, die sich grundsätzlich für das Parkieren nicht eignen bzw. das Parkieren nicht zulässig ist (z.B. schmale Strassenbreite < 5.0 m) werden einzelne Parkverbotsabschnitte ergänzt.

- Industriestrasse
- Gewerbestrasse
- Tannewäg (Halteverbot im Abschnitt Schalmenacker)
- Tierloch



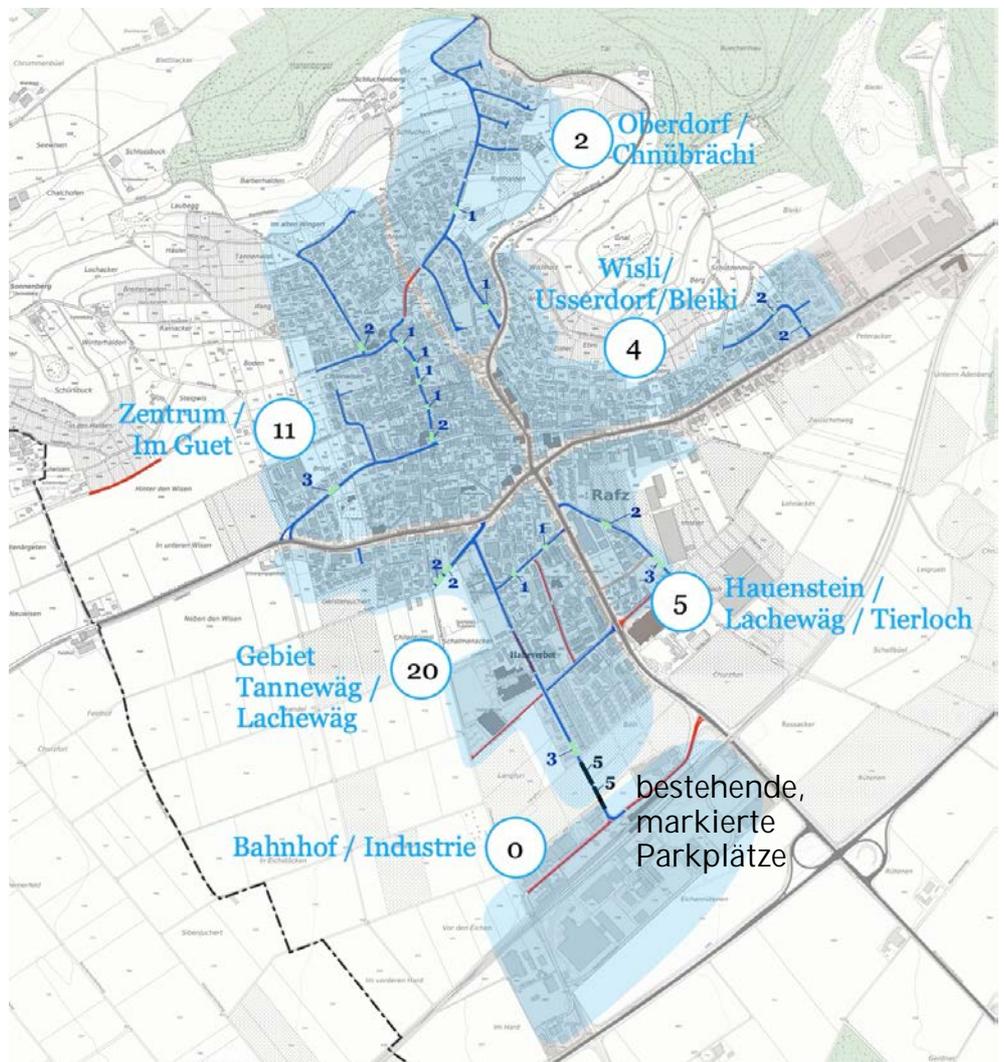
## Markierung von Parkplätzen

Auf den, im folgenden Plan dargestellten Strassen wird an geeigneten Stellen das Parkieren durch die Markierung von weissen Parkfeldern geordnet.

Auf den restlichen Strassen im Gebiet Chnübriachi ist das freie Parkieren weiterhin erlaubt, z.B. Quartierstrassen ohne oder mit geringen Defiziten und Problemen (keine Massnahmen vorgesehen).

Die Massnahmen folgen dem Grundsatz, dass nur das nötigste geregelt wird. Das markieren von einzelnen Parkfeldern schliesst nicht aus, dass auch weiterhin an anderen Orten im Strassenraum parkiert werden darf. Dabei müssen die geltenden gesetzlichen Regelungen beachtet werden.

Die Markierung der Parkfelder muss durch die Kantonspolizei bewilligt werden und richtet sich nach Art. 79 Abs. 1 SSV.



markierte Parkfelder  
im Strassenraum,  
Zielbild mit Anzahl

Die Anzahl der markierten Parkfeldern zeigt sich im Zielbild wie folgt:

Teilgebiet	Parkmöglichkeiten im Strassenraum
Oberdorf / Chnübri	2 Abstellplätze für Motorfahrzeuge
Zentrum / Im Guet	11 Abstellplätze für Motorfahrzeuge
Wisli / Usserdorf / Bleiki	4 Abstellplätze für Motorfahrzeuge
Gebiet Tannewäg / Lachewäg	20 Abstellplätze für Motorfahrzeuge
Hauenstein / Lachewäg / Tierloch	5 Abstellplätze für Motorfahrzeuge
Bahnhof / Industrie	0 Abstellplätze für Motorfahrzeuge
<b>Total</b>	<b>42 Abstellplätze für Motorfahrzeuge</b>
davon bereits markierte Parkfelder	10 Abstellplätze auf dem Tannewäg

#### Keine Bewirtschaftung, mit zwei Ausnahmen

Auf eine Bewirtschaftung soll in einem ersten Schritt verzichtet werden. Nach einer zeitlich definierten Probephase soll überprüft werden, ob die definierten Massnahmen genügen, um die gesteckten Ziele zu erreichen.

Die Ausnahmen bilden die zwei öffentlichen Parkplätze an der Dorfstrasse beim Gnossiplatz sowie die Parkplätze beim Tannewäg.

- Parkplätze an der Dorfstrasse beim Gnossiplatz (2 Abstellplätze)  
Parkieren mit Parkscheibe, Montag – Samstag (6.00 – 22.00 Uhr), max. 30 Minuten, Nachtparkieren gemäss kommunaler Nachtparkverordnung erlaubt (22.00 – 6.00 Uhr)
- Bei den 13 Parkplätzen am Tannewäg soll die zeitliche Beschränkung beibehalten bzw. vorgesehen werden, um Konflikte mit der P+R-Anlage beim Bahnhof Rafz zu vermeiden.  
Parkieren mit Parkscheibe, Montag – Samstag (6.00 – 22.00 Uhr), max. 4 Std., Nachtparkieren gemäss kommunaler Nachtparkverordnung erlaubt (22.00 – 6.00 Uhr)

## 5.2 Parkieren auf Parkierungsanlagen

### Massnahmen

Die Parkierungsanlagen werden mit einer einheitlichen Zeitbeschränkung von 4 Stunden bewirtschaftet (Parkieren mit Parkscheibe).

- Parkierungsanlage beim Werkhof Nord (ca. 20 Abstellplätze)  
Parkieren mit Parkscheibe, Montag – Samstag (6.00 – 22.00 Uhr), max. 4 Std., Nachtparkieren gemäss kommunaler Nachtparkverordnung erlaubt (22.00 – 6.00 Uhr)

Die Parkierungsanlage Werkhof steht Kurzzeitparkierenden zur Verfügung. Grundsätzlich wird das Parkieren zeitlich auf 4 Std. beschränkt. An den Sonntagen gilt die Einschränkung jeweils nicht. Zwischen 22.00 und 6.00 Uhr ist das Nachtparkieren gemäss kommunaler Nachtparkverordnung erlaubt.

- Parkierungsanlage Friedhof Nord (Hegi)  
Parkieren mit Parkscheibe, Montag – Samstag (6.00 – 22.00 Uhr), max. 4 Std., Nachtparkieren gemäss kommunaler Nachtparkverordnung erlaubt (22.00 – 6.00 Uhr)

Das Parkieren auf der Parkierungsanlage wird mit Parkscheibe, zeitlich auf 4 Std. beschränkt. An den Sonntagen gilt die Einschränkung jeweils nicht. Zwischen 22.00 und 6.00 Uhr ist das Nachtparkieren gemäss kommunaler Nachtparkverordnung erlaubt.

- Parkierungsanlage Friedhof Süd (Gärstejuchert)  
Parkieren mit Parkscheibe, Montag – Samstag (6.00 – 22.00 Uhr), max. 4 Std., Nachtparkieren gemäss kommunaler Nachtparkverordnung erlaubt (22.00 – 6.00 Uhr)

Das Parkieren auf der Parkierungsanlage wird mit Parkscheibe, zeitlich auf 4 Std. beschränkt. An den Sonntagen gilt die Einschränkung jeweils nicht. Zwischen 22.00 und 6.00 Uhr ist das Nachtparkieren gemäss kommunaler Nachtparkverordnung erlaubt.

- Parkierungsanlage Gemeindehaus  
Keine Bewirtschaftung

Die Parkierungsanlage beim Gemeindehaus soll während den Öffnungszeiten des Gemeindehauses der Gemeindeverwaltung und dessen Angestellten sowie deren Besuchenden dienen. Vorläufig wird für die Parkierungsanlage jedoch keine Bewirtschaftung geplant. Es wird aber eine Tafel aufgestellt, die darauf hinweist, dass die Parkplätze unter der Woche von der Gemeindeverwaltung genutzt werden. Sollte dies nicht genügend effektiv sein, besteht noch immer die Option, ein richterliches Verbot zu prüfen bzw. verfügen zu lassen.

- Parkierungsanlage beim Ortsmuseum  
Parkieren mit Parkscheibe, Montag – Samstag (6.00 – 22.00 Uhr),  
max. 4 Std., Nachtparkieren gemäss kommunaler Nachtparkverordnung  
erlaubt (22.00 – 6.00 Uhr)

Die zwei Parkplätze beim Ortsmuseum sollen für die Öffentlichkeit zugänglich sein und so bewirtschaftet werden, dass mit Parkscheibe jeweils 4 Std. parkiert werden darf. An den Sonntagen gilt die Einschränkung jeweils nicht. Es soll möglich sein, dass wenn im Museum spezielle Veranstaltungen abgehalten werden, dann Parkplätze, in Absprache mit der Gemeinde früh genug gesperrt werden können.

- Parkierungsanlage beim Sternen  
Parkieren mit Parkscheibe, Montag – Samstag (6.00 – 22.00 Uhr),  
max. 4 Std., Nachtparkieren gemäss kommunaler Nachtparkverordnung  
erlaubt (22.00 – 6.00 Uhr)

Der Sterneparkplatz soll für die Kurzzeitparkierenden, die das örtliche Gewerbe aufsuchen zur Verfügung stehen. Dazu wird auch auf diesem öffentlichen Parkplatz das Parkieren mit Parkscheibe für 4 Std. erlaubt sein. An den Sonntagen gilt die Beschränkung jeweils nicht.

- Parkierungsanlage beim Schwimmbad  
Keine Bewirtschaftung

Die Parkierungsanlage beim Schwimmbad bleibt weiterhin ohne Bewirtschaftung. Die abgelegene Lage des Parkplatzes macht es nicht attraktiv dort sein Auto zu parkieren, wenn man nach Rafz kommen möchte. Allenfalls wird er kurzzeitig für Besuchende des Weilers Hüslhof (Gemeinde Wil ZH) genutzt. Dies aber in keinem Ausmass, dass es zu Problemen führt. Grundsätzlich wird der Parkplatz im Sommer zur Badi-Hochsaison genutzt. Was auch dem Zweck der Parkierungsanlage entspricht. Das Parkieren während dem Badebetrieb soll für die Badibesuchenden kostenlos bleiben.

## 5.3 Parkieren mit Elektrofahrzeugen

Im Strassenraum sowie bei Parkierungsanlagen werden vorerst keine Parkfelder mit Stromanschluss für Elektrofahrzeuge markiert. Bei künftigem Bedarf wird der konkrete Umgang mit allfälligen Gebühren und Beschränkungen im Zusammenhang mit Elektromobilität separat geprüft. Die Umsetzung des Parkierungskonzeptes steht einem späteren Ausbau der Elektromobilität nicht entgegen. An einzelnen Standorten wurden im Rahmen von Baumassnahmen bereits Leerrohre für eine spätere Installation von Stromanschlüssen verlegt.

# 6. Auswirkung

## 6.1 Parkieren im Strassenraum

Folgende Wirkungen sind zu erwarten:

- Wenn Parkfelder markiert sind, tendieren die Autofahrenden dazu nur auf diesen zu parkieren. Nur wenn der Nutzungsdruck zu hoch ist, wird an anderen Standorten im Strassenraum parkiert. Die Standorte der Fahrzeuge werden somit beeinflusst und geordnet.
- Es werden keine Parkkarten für das Parkieren im Strassenraum ausgegeben. Das Parkieren wird somit nicht kostenpflichtig, somit ist keine grundsätzliche Abnahme der parkierenden Autos im Strassenraum zu erwarten, aber eine Vermeidung der Langzeitparkierenden.
- Das Parkieren in der Nacht wird über die Nachtparkverordnung, wie bis anhin geregelt - das Parkieren ist zwischen 22.00 und 6.00 Uhr erlaubt. Bei gesteigertem Gemeingebrauch ist eine Nachtparkbewilligung zu erwerben. Gemäss der kommunalen Polizeiverordnung dürfen Fahrzeuge, Anhänger und dergleichen ohne Bewilligung nicht länger als 48 Stunden ununterbrochen auf öffentlichem Grund stehen gelassen werden.
- Sollten aufgrund der Verkehrszunahme oder anderer Veränderungen viele Autos trotz der markierten Parkplätze weiterhin im Strassenraum abgestellt werden, könnten (wo möglich) weitere Parkplätze markiert oder Parkverbote signalisiert werden. Als nächste Massnahmenstufe könnte eine Parkplatzbewirtschaftung ins Auge gefasst werden. Die genaue Art der Bewirtschaftung müsste dann auf die aktuelle Problemsituation angepasst werden.

## 6.2 Parkieren auf Parkierungsanlagen

Folgende Wirkungen sind zu erwarten:

- Alle Parkierungsanlagen werden für Kurzzeitparkierende (max. 4h) freigehalten. Es werden keine Parkkarten für das Parkieren ausgegeben. Das Parkieren wird somit nicht kostenpflichtig, somit ist auch keine grundsätzliche Abnahme der parkierenden Autos zu erwarten, aber eine Vermeidung der Langzeitparkierenden
- Das Parkieren in der Nacht wird über die Nachtparkverordnung, wie bis anhin geregelt - das Parkieren ist zwischen 22.00 und 6.00 Uhr erlaubt. Bei gesteigertem Gemeingebrauch ist eine Nachtparkbewilligung zu erwerben. Gemäss der kommunalen Polizeiverordnung dürfen Fahrzeuge, Anhänger und dergleichen ohne Bewilligung nicht länger als 48 Stunden ununterbrochen auf öffentlichem Grund stehen gelassen werden.
- Sollten aufgrund der Verkehrszunahme oder anderer Veränderungen viele Autos auf dem «Werkhof Nord» abgestellt werden, könnten in einer nächsten Massnahmenstufe eine Parkplatzbewirtschaftung mittels Parkkarten ins Auge gefasst werden. Die genaue Vorgehensweise und Ausgestaltung der weitergehenden Bewirtschaftung müsste dann auf die aktuelle Problemsituation angepasst werden.

# 7. Umsetzung

## 7.1 Anpassungen

### Signalisationen

Die Signale "Parkieren mit Parkscheibe" aller Parkieranlagen (im Konzeptplan: Parkieren mit Parkscheibe) sind mit folgendem Text zu ergänzen: „Max. 4 Std“.

Die Signale "Parkieren mit Parkscheibe" der bestehenden Parkfelder auf dem Tannewäg (im Konzeptplan: Parkieren im Strassenraum mit Anzahl und mit Parkscheibe) sind mit folgendem Text zu ergänzen: „Max. 4 Std“.

Das Signal "Parkieren mit Parkscheibe" der beiden neuen Parkfelder am Gnossiplatz (im Konzeptplan: Parkieren im Strassenraum mit Anzahl und mit Parkscheibe) sind mit folgendem Text zu ergänzen: „Max. 30 Min“.

Alle anderen weissen Parkfelder bedürfen keiner neuen Signalisation (im Konzeptplan: keine Bewirtschaftung, Parkieren im Strassenraum mit Anzahl).

### Markierungen

In der ganzen Gemeinde werden in den Strassenräumen Parkfelder, gemäss Konzeptplan, weiss markiert.

Im Oberdorf insgesamt 13 Parkfelder:

- 1 Parkfeld, Chnübrächi
- 1 Parkfeld, Rietgass
- 2 Parkfelder, Ifang
- 4 Parkfelder, Dorfstrasse
- 2 Parkfelder, Gnossiplatz
- 3 Parkfelder, Hegi

Im Usserdorf / Bleiki insgesamt 4 Parkfelder:

- 4 Parkfelder, Bleikiwäg

Im Gebiet Tannewäg / Lachewäg insgesamt 24 Parkfelder

- 5 Parkfelder, im Freie
- 2 Parkfelder, Haufäld
- 5 Parkfelder, Lachewäg
- 13 Parkfelder, Tannewäg (10 bereits bestehend)

## 7.2 Zuständigkeiten

### Festsetzung

Das Parkierungskonzept wird im Gemeinderat besprochen und verabschiedet. Er setzt das Parkierungsreglement fest. Der Gemeinderat ist befugt, Änderungen am Konzept situativ vorzunehmen.

### Umsetzungskredit

Der Gemeinderat hat der Parkierungsverordnung und allenfalls dem Rahmenkredit für die Umsetzung zuzustimmen.

### Vollzug

In der Gemeinde Rafz ist die Kantonspolizei Zürich und der Gemeindefriedensdienst für die Umsetzung und den Vollzug (Kontrolle) der Parkierungsregelungen zuständig.

Bei der Bewirtschaftung der Parkierungsanlagen fallen jährlich wiederkehrende Kosten an. Diese sind abhängig von der Häufigkeit und dem Zeitpunkt von Kontrollen.

### Kantonspolizei

Für die Umsetzung der Parkverbote und der geplanten Markierungen bedarf es der Verfügung durch die Kantonspolizei Zürich. Die Gemeinde muss die Signalisationen bei der Sicherheitsdirektion (Kantonspolizei) beantragen. Die genauen Montagestandorte der Signale wird in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse festgelegt.

Die Signale werden verfügt. Die Verfügung muss publiziert werden. Es besteht ein Rekursrecht.

### Bevölkerungsinformation

Nach der erfolgten Vorprüfung der Kantonspolizei, wird das Parkierungskonzept vom Gemeinderat zur Vernehmlassung verabschiedet.

## 7.3 Planungsablauf



Provisorischer  
Planungsablauf

# Anhang

## A Mögliche Regelungen auf öffentlichem Grund

### A1 Weisse Parkfelder

#### Rechtsgrundlage

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

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

#### Parkieren ohne Einschränkungen (keine Bewirtschaftung)

Wenn keine weiteren Regelungen angegeben sind, kann das Fahrzeug innerhalb des markierten weissen Parkfeldes unentgeltlich und ohne zeitliche Begrenzung abgestellt werden. Aufgrund der fehlenden Wirkung stellt diese Signalisation keine eigentliche Bewirtschaftung dar.

Signal 4.17 SSV	Vorteile	Nachteile
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Kaum Kontrollaufwand</li><li>• Geringe Investitionskosten</li><li>• Erstellung ist grundsätzlich überall möglich</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Zeitlich unbegrenztes Parkieren</li><li>• Keine Einnahmen</li><li>• Keinen Einfluss auf Nutzer</li><li>• Möglicher "Missbrauch" durch Anwohner im Wohnquartier</li></ul>

## Parkieren mit Angabe der maximal gestatteten Parkzeit

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

Signal 4.17 SSV	Vorteile	Nachteile
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dauer der maximalen Parkierung kann nach Bedarf festgelegt werden</li><li>• Geringe Investitionskosten</li><li>• Erstellung ist grundsätzlich überall möglich</li><li>• Ausnahmegewilligung für längere Parkdauer möglich</li><li>• Anwohnerbevorzugung möglich</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hoher Kontrollaufwand und teilweise schwierig zu handhabende Kontrolle</li><li>• Keine Einnahmen, ausser beim Verkauf von Parkkarten</li></ul>

## Parkieren mit Parkscheibe

Weisse Parkfelder können mit dem Signal "Parkieren mit Parkscheibe" signalisiert werden. Mit einer Zusatztafel werden die Geltungsdauer sowie die maximale Parkzeit angegeben. Minimal muss die mögliche Parkzeit eine halbe Stunde betragen, maximal 12 Stunden. Am Fahrzeug ist eine Parkscheibe anzubringen, welche die Ankunftszeit ausweist. Beim Parkieren muss die Parkscheibe auf den der Ankunftszeit nachfolgenden Strich eingestellt werden. Die Einstellung der Parkscheibe darf bis zur Wegfahrt nicht verstellt werden (SSV Art. 48 Abs. 2 lit. b und Abs. 4, Art. 79 Abs. 1). Die Priorisierung von Nutzergruppen ist möglich (analog zur Blauen Zone).

Signal 4.18 SSV	Vorteile	Nachteile
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Regelung der Parkierung mittels Reglement</li><li>• Geringe Investitionskosten</li><li>• Erstellung ist grundsätzlich überall möglich</li><li>• Privilegierung von Nutzergruppe möglich</li><li>• Einnahmen durch Parkkartenverkauf und Bussen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hoher Kontrollaufwand</li><li>• Im Strassenraum oft schwer verständlich</li><li>• Umfangreiche Signalisation (Zonensignalisation eher schwierig)</li></ul>

## Parkieren gegen Gebühr

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

Die Gebührenerhebung kann mittels einer zentralen Parkuhr vorgenommen werden. Es besteht die Möglichkeit, die Bezahlung aufgrund einer Parkfeldnummer vorzunehmen oder aber durch ein Ticket, welches hinter der Windschutzscheibe deponiert werden muss. Im Vergleich zu einem Schrankensystem sind die Investitions- und Unterhaltskosten niedrig. Dafür muss die Parkzeit im Voraus bezahlt werden, weshalb die Bemessung nicht nach effektiver Parkdauer erfolgen kann.

Immer wieder werden als Ergänzung zu den klassischen Bezahlsystemen mit Parkuhren innovative, meist auf neuerer Technologie basierende Bezahlsysteme entwickelt und auf dem Markt angeboten. Grundsätzlich ist jedoch zu beachten, dass diese Bezahlsysteme ausgeprägte Vor- und Nachteile aufweisen und sich daher in der Regel nur für sehr spezifische Einsatzzwecke eignen. Zudem ist zu beachten, dass für einige dieser Systeme in der Schweiz keine rechtlichen Grundlagen bestehen, was die Einführung erheblich erschwert.

Signal 4.20 SSV	Vorteile	Nachteile
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Festlegung der maximalen Parkdauer möglich</li><li>• Erstellung ist grundsätzlich überall möglich</li><li>• Ausnahmegewilligung für längere Parkdauer möglich</li><li>• Einnahmen durch Gebühren, Selbstfinanzierung</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hoher Kontrollaufwand</li><li>• Relativ hohe Erstinvestition (Signalisation und Ticketautomaten)</li><li>• Kosten für Wartung und Leerung der Parkuhren bzw. Ticketautomaten</li><li>• Generierung von Suchverkehr</li><li>• Im Strassenraum für grossräumige Anwendung oft ungeeignet</li></ul>

## Parkieren mit Anschluss an öffentliches Verkehrsmittel

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

Signal 4.25 SSV



Vorteile

- Für bestimmte Nutzgruppe vorgesehen
- Abgabe von speziellen Parkkarten möglich (Park+Ride)
- Maximal zulässige Parkdauer kann festgelegt werden

Nachteile

- Hoher Kontrollaufwand
- Kann Suchverkehr auslösen

## A2 Blaue Parkfelder

### Rechtsgrundlage

Bei der Anordnung von blauen Parkfeldern (Parkieren mit Parkscheibe ohne zusätzliche Anzeige einer zeitlichen Beschränkung), dürfen Fahrzeuge werktags bei einer Ankunft tagsüber zwischen 8.00 bis 19.00 Uhr (1h gratis Parkzeit plus Einstellen der Ankunftszeit auf den nachfolgenden Strich = maximal 1.5h) über die Mittagszeit maximal 3h abgestellt werden, an Sonn- und Feiertagen sowie nachts gilt keine Beschränkung. Am Fahrzeug ist eine Parkscheibe anzubringen, welche die Ankunftszeit ausweist. Die Parkfelder werden mit blauer Farbe markiert (SSV Art. 48 Abs. 2 lit.a und Abs. 4, Art. 79 Abs. 1 und 2). Die blauen Parkfelder eignen sich in der Regel hauptsächlich in Zentrumsgebieten, wo ein reger Wechsel auf den Abstellflächen erwünscht ist. Die Fahrzeuge können unentgeltlich gemäss den zeitlichen Vorgaben der blauen Parkfelder abgestellt werden. Falls die Parkzeitbeschränkung auch an Sonn- und Feiertagen gelten soll, wird dies auf Zusatztafeln angegeben.

Signal 4.18 SSV



Vorteile

- Dauer der maximalen Parkdauer ist festgelegt
- Geringe Investitionskosten
- Erstellung ist grundsätzlich überall möglich
- Anwohnerbevorzugung möglich

Nachteile

- Hoher Kontrollaufwand
- Keine Einnahmen, ausser beim Verkauf von Parkkarten
- Besuche über 1.5 h werden erschwert
- Keine Wirkung in der Nacht

## A3 Gelbe Parkfelder

### Rechtsgrundlage

Gelb markierte Parkfelder stehen nur einem bestimmten Personenkreis zur Verfügung und beschränken sich daher vorwiegend auf den Privatgrund. Dies können beispielsweise Kunden- oder Angestelltenparkplätze oder Parkplätze im Verkehr mit öffentlichen Einrichtungen sein (Art. 79 Abs. 1 SSV). Gelbe Parkfelder auf öffentlichem Grund sind nur in speziellen Fällen möglich (z.B. Taxistand, Behinderte).

Referenzfoto	Vorteile	Nachteile
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zeitlich unbeschränktes Parkieren ist nur für Berechtigte möglich</li> <li>• Es können verschiedene Parkzeiten eingeführt werden</li> <li>• Erstellung ist grundsätzlich überall möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoher Kontrollaufwand</li> <li>• Keine Einnahmen</li> </ul>

## A4 Priorisierung von Benutzergruppen

### Parkkarten

Mit Hilfe von Parkkarten können Ausnahmeregelungen getroffen werden. So können z.B. Anwohnende eine Anwohnerparkkarte oder Geschäftstreibende und Auswärtige nach Massgabe des Parkkartenreglements eine Parkkarte und Besuchende eine Tagesparkkarte erwerben, die sie privilegiert, ihr Auto zeitlich unbeschränkt zu parkieren. Zu definieren ist, unter welchen Umständen eine entsprechende Parkkarte erhältlich ist. Die Abgabe von Parkkarten für Anhänger und dergleichen ist nicht möglich.

Referenzfoto	Vorteile	Nachteile
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dauer der maximalen Parkierung ist festgelegt</li> <li>• Keine grossen Investitionen (Signalisation/Markierung)</li> <li>• Erstellung ist grundsätzlich überall möglich</li> <li>• Einnahmen durch Verkauf von Parkkarten</li> <li>• Privilegierung bestimmter Personenkreise möglich</li> <li>• Ausschluss spezifische Fahrzeuge möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoher Kontrollaufwand</li> <li>• Anhänger ohne Zugfahrzeug dürfen auch kurzzeitig nicht abgestellt werden</li> </ul>

### Parkkarte für Anwohner

Mit der Anwohnerparkkarte parkieren Anwohner unbeschränkt in ihrem Wohngebiet. Die Anwohnerparkkarte gibt jedoch keine Garantie auf einen festen Parkplatz. Es kann durchaus vorkommen, dass mehr Parkkarten verkauft werden, als Parkplätze vorhanden sind. Anwohnende können Tages-, Monats-, oder Jahreskarten beziehen. Die Ausstellung der Parkkarte ist für Eigenfahrzeuge, oder aber auch für Fremdfahrzeuge möglich. Besuchenden kann die Möglichkeit gegeben werden, Tages- und Wochenkarten zu beziehen, der Bezug von Jahreskarten sollte hingegen nicht ermöglicht werden.

### Parkkarte für Gewerbe und Handwerksbetriebe

Gewerbeparkkarten sind für ortsansässige Gewerbe-, Handwerks- und / oder Dienstleistungsbetriebe erhältlich. Bei den Fahrzeugen, auf die die Gewerbeparkkarte ausgestellt wird, muss es sich in der Regel nachweislich um einen zu Gewerbebezwecken verwendeten Werkstatt-, Liefer-, oder Servicewagen handeln. Die Parkkarte wird auf Fahrzeuge des Unternehmens ausgestellt, die zu Gewerbebezwecken verwendet werden. Es kann eine maximale Anzahl Bewilligungen je Unternehmen festgelegt werden oder Anzahl Bewilligungen bezieht sich auf die Anzahl Angestellten. Die Firma entscheidet jeweils selbst, wer berechtigt ist. Externe Gewerbebetriebe können Monatskarten oder Tageskarten erhalten.