

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Umsetzung des Konzepts Parkraumplanung und Anpassung relevanter Erlasse:
Erlass von drei neuen Verordnungen zur Parkplatzbewirtschaftung (ME.14.34)

Antrag:

Es werden drei neue Verordnungen erlassen:

- Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP);
- Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (PBZ) und
- Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Nachtparkierverordnung).

Weisung:

1. Ausgangslage

Das Wachstum der Stadt mit steigendem Bedürfnis nach Mobilität führt zu Mehrverkehr, der das heute schon stark ausgelastete Verkehrsnetz immer häufiger an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit bringt. Eine Begrenzung der Zunahme bei den MIV-Fahrten durch eine konsequente Parkraumpolitik und die gezielte Umlagerung auf andere Verkehrsträger (ÖV, Velo- und Fussverkehr) können massgeblich zur Erhaltung eines funktionierenden Verkehrssystems und zur Lebensqualität in Winterthur beitragen. Dies unter Berücksichtigung von Anliegen der Anwohnenden und lokalen Gewerbetreibenden.

Gestützt auf die diesbezüglichen Festlegungen im «Regionalen Richtplan Winterthur und Umgebung», im «Kommunalen Richtplan Stadt Winterthur» sowie im städtischen Gesamtverkehrskonzept fällte der Stadtrat am 21. September 2016 den grundlegenden Entscheid zur Parkraumbewirtschaftung gemäss dem Konzeptplan «Parkraumplanung». Damit soll das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs, beeinflusst und namentlich auch der ÖV-Anteil am Modalsplit erhöht werden. Dies wird aufgrund des im kommunalen Richtplan Stadt Winterthur verankerten Gegenvorschlags zur kommunalen Volksinitiative «zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur» (GGR-Nr. 2010.23) verlangt.

Zur Erreichung dieser Ziele ist unter anderem die Überarbeitung von drei städtischen Verordnungen notwendig, die alle einen direkten Bezug zur Bewirtschaftung des Parkraums auf öffentlichem Grund aufweisen. Es handelt sich dabei um nachfolgende in Kraft stehende Erlasse:

- Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) vom 24. Januar 2005;

- Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in «Blauen Zonen» (Parkkartenvorschriften) vom 17. Januar 1987 und
- Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund vom 31. Mai 1965.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen im Erläuternden Bericht zu den Revisionsentwürfen «Parkplatzbewirtschaftung» der Stadt Winterthur verwiesen (vgl. Beilage 4).

2. Rechtliches

Bei den Revisionsvorlagen handelt es sich um Verordnungen von allgemeiner Wichtigkeit (Rechtsverordnungen), für deren Erlass bzw. Änderung gemäss § 28 Abs. 1 Ziff. 6 der Gemeindeordnung vom 26. November 1989 (GO) der Grosse Gemeinderat zuständig ist. Dem Stadtrat steht die Antragstellung zu (§ 41 Abs. 2 Ziff. 1 GO).

Im Unterschied zur geltenden VgP und der geltenden Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund wurden die geltenden Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in «Blauen Zonen» (Parkkartenvorschriften) mit Beschluss vom 17. Juni 1987 (sknr 87-1146) durch den Stadtrat erlassen. Die Zuständigkeit des Stadtrats stützte sich unter anderem auf § 74 des alten Gemeindegesetzes (aGG). Bis zur Neufassung von § 74 aGG anlässlich der Revision der Strafprozessordnung vom 1. September 1991 war der Erlass von Polizeiverordnungen und somit der heute gültigen Parkkartenvorschriften dem Stadtrat vorbehalten. Gemäss § 175 Gemeindegesetz (GG) vom 20. April 2015 (LS 131.1) behalten Anordnungen, die in einem nach dem (alten) Gemeindegesetz vom 6. Juni 1926 gültigen Verfahren beschlossen wurden, ihre Gültigkeit. Änderungen solcher Erlasse richten sich jedoch nach den heute gültigen Bestimmungen.

3. Überblick über die zentralen Revisionspunkte

3.1. Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund

Bestimmte Parkplätze auf dem Gebiet der Stadt Winterthur werden mit Parkuhren bewirtschaftet, um unerwünschtes Dauerparkieren zu verhindern. Es wird eine Kontrollgebühr fällig, welche bloss die Kosten des notwendigen Kontrollaufwandes decken darf. In einer Zone rund um die Altstadt werden schon heute für das Parkieren von über einer Stunde neben «Kontrollgebühren» zusätzlich «Benutzungsgebühren» verlangt. So ist das längerfristige Parkieren verhältnismässig teuer. Gemäss den verbindlichen Zielsetzungen des sGVK sollen die Gebiete mit «Benutzungsgebühren» ausgeweitet werden. Dazu muss die Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) revidiert werden.

Während bis anhin «Benutzungsgebühren» nur auf Parkplätzen im Gebiet rund um die Altstadt fällig waren, sollen auch die zentral gelegenen Parkplätze im neuen Zentrum Neuhegi-Grüze und in den Quartierzentren Töss, Wülflingen, Seen und Oberwinterthur angemessen verteuert werden. In Ergänzung zu den genannten Zentren sollen auch sog. «spezielle Zielorte» bezeichnet werden, an denen besondere Bewirtschaftungsmassnahmen (unter anderem auch die Erhebung von «Benutzungsgebühren») möglich sind. Ausserhalb der Stadt- und Quartierzentren bzw. der «speziellen Zielorte» werden nach wie vor nur Kontrollgebühren verlangt. Die Zeitspanne, ab der auch «Benutzungsgebühren» verlangt werden dürfen, wird von 60 auf 30 Minuten reduziert. Die Obergrenze für die Festsetzung der Parkierungsgebühren darf generell etwas angehoben werden mit dem Ziel, dass der Stadtrat je nach Lage einen angemessenen Betrag festlegen kann.

Im Übrigen wird auf den Kommentar in Anhang 1 sowie die Ausführungen im Erläuternden Bericht zu den Revisionsentwürfen «Parkplatzbewirtschaftung» der Stadt Winterthur verwiesen (vgl. Beilage 4).

3.2. Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone

Schon heute sind Teile des Stadtgebiets als «Blaue Zonen» signalisiert, in welchen an Werktagen von 8.00 bis 19.00 Uhr eine beschränkte Parkzeit gilt. Dieses Parkierungsregime findet insbesondere in Wohngebieten Anwendung, um den Parkierungsdruck durch Pendlerinnen und Pendler zu vermeiden. In diesen Zonen Ansässige erhalten Bewilligungen, um zeitlich unbeschränkt zu parkieren. Neu wird im Rahmen der Parkraumplanung in den Gebieten ausserhalb der Stadtzentren flächendeckend die «Blaue Zone» eingeführt – dies mit Ausnahme stark ländlich geprägter Aussenwachen ohne Fremdparkierungsdruck. Die heute in Kraft stehenden Vorschriften wurden im Jahr 1987 vom Stadtrat erlassen. Sie sind den neuen Rahmenbedingungen anzupassen.

Es werden die rechtlichen Grundlagen geschaffen, um Anwohnenden eine kombinierte Bewilligung für das zeitlich unbeschränkte Parkieren und das Nachtparkieren erteilen zu können. Die Gebührentarife werden dafür aufeinander abgestimmt. In Zukunft sollen anstelle von Parkkarten andere Formen von Parkierungsbewilligungen verwendet werden, wie z. B. Vignetten oder internet-basierte Bewirtschaftungssysteme. Für die Bewilligungen zum zeitlich unbeschränkten Parkieren wird in der neuen Verordnung des Gemeinderats ein Gebührenrahmen festgesetzt. Generell sollen die Gebühren für Parkierungsbewilligungen gegenüber heute angehoben werden, um einen angemessenen Preis festlegen zu können. Der Stadtrat hat keine Erhöhung der Gesamtkosten für Anwohnende und ansässige Betriebe geplant, die eine Bewilligung sowohl für das zeitlich unbeschränkte Parkieren in der «Blauen Zone» als auch für das Nachtparkieren beanspruchen (sog. Kombikarte).

Im Übrigen wird auf den Kommentar in Anhang 2 sowie die Ausführungen im Erläuternden Bericht zu den Revisionsentwürfen «Parkplatzbewirtschaftung» der Stadt Winterthur verwiesen (vgl. Beilage 4).

3.3. Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund

Das regelmässige Parkieren eines Motorfahrzeugs in der Nacht auf öffentlichem Grund kann als bewilligungs- und gebührenpflichtig erklärt werden. Die Stadt Winterthur gehörte vor über 50 Jahren zu den ersten Gemeinwesen in der Schweiz, die eine solche Regelung einführten. Die nächtliche Bewirtschaftung des Parkraums auf öffentlichem Grund bildet einen wichtigen Pfeiler der städtischen Parkplatzbewirtschaftung und soll daher beibehalten werden.

Die geltende Verordnung geht noch von der «Einführungssituation» aus, wonach die Bewilligung zum Nachtparkieren aus praktischen Gründen pauschal allen Fahrzeugbesitzern, die regelmässig auf dem öffentlichen Grund parkierten, als erteilt galt. Neu sollen die Bewilligungen für das Nachtparkieren auf Gesuch hin erteilt werden, und es soll auf diese Weise ein ordentliches verwaltungsrechtliches Bewilligungsverfahren zur Anwendung kommen. Die mit dem Vollzug der Verordnung betraute Stadtpolizei soll neu ermächtigt werden, die Kontrolltätigkeit an Private zu übertragen. Es sollen die rechtlichen Grundlagen geschaffen werden, um Besitzenden einer Parkierungsbewilligung für die «Blaue Zone» eine Kombikarte mit eingeschlossenem Nachtparkieren anbieten zu können. Der Kreis der bewilligungspflichtigen Personen und Fahrzeuge bleibt unverändert, dieser wird zur Vermeidung von Missverständnissen klarer definiert. An den Festlegungen betreffend die Gebührenhöhe soll festgehalten werden. Neu soll indessen der Grosse Gemeinderat den Gebührenrahmen festlegen, innerhalb welchem der Stadtrat die Tarife festlegt.

Im Übrigen wird auf den Kommentar in Anhang 3 sowie die Ausführungen im Erläuternden Bericht zu den Revisionsentwürfen «Parkplatzbewirtschaftung» der Stadt Winterthur verwiesen (vgl. Beilage 4).

4. Vernehmlassung

Zu den Entwürfen der neuen Verordnungen zur «Parkplatzbewirtschaftung» wurde im Frühjahr 2019 eine breite Vernehmlassung durchgeführt. Zur Stellungnahme eingeladen wurden die politischen Parteien, die Orts- und Quartiervereine, die Verkehrsverbände, Vertreter des Gewerbes und betroffene Interessenverbände sowie die Betreiber von Parkhäusern in Winterthur.

Von den politischen Parteien befürworten die SP, die Grünen, die AL, die GLP sowie die EVP die vom Stadtrat vorgelegten Verordnungsentwürfe mit einigen wenigen Änderungsvorschlägen. Die FDP gibt zur vorliegenden Reform der Parkplatzbewirtschaftung eine ausgewogene Beurteilung ab. CVP, EDU und SVP stehen der Vorlage kritisch bis äusserst kritisch gegenüber. Bei den übrigen Vernehmlassungsteilnehmenden ergibt sich ebenfalls ein differenziertes Bild im Spannungsfeld zwischen Regulierung und liberalem Parkierungsregime bzw. alternativen Konzepten.

Im Wesentlichen wurden die Gebühren als zu tief bzw. zu hoch erachtet (direkt oder indirekt über die Dauer des kurzfristigen Parkierens). Verschiedene Teilnehmende bekunden ausserdem Mühe mit der Delegation von Vollzugskompetenzen an den Stadtrat, sei es in Bezug auf die Festlegung der Gebühren innerhalb des vorgeschriebenen Rahmens oder die Erteilung von Sonderbewilligungen nach den Vorgaben des Grossen Gemeinderats. Dank dieser Delegation werden jedoch in Zukunft Anpassungen in kleineren Schritten möglich sein. Grössere Sprünge nach Jahrzehnten, wie im vorliegenden Fall, können vermieden werden.

Unterschiedliche Rückmeldungen gab es ebenfalls in Bezug auf die Zentrums- und Quartierzonen. Während gewisse Stellungnahmen die Meinung vertreten, die Zentrumszone Innenstadt und die Grenzen der Quartierzentren seien zu vergrössern, wollen andere das Gebiet Neuhegi nicht als Zentrumszone gelten lassen und fordern zudem eine Verkleinerung der Quartierzentren bis hin zum gänzlichen Verzicht auf gebührenpflichtiges Parkieren in den Ausenquartieren, indem das Parkieren an diesen Orten mit dem Regime der «Blauen Zone» bewirtschaftet wird. Beanstandet wurden ferner die Ausdehnung der Gebührenpflicht auf alle Motorfahrzeuge, inkl. Motorräder und andere Fahrzeuge, sowie die vorgesehenen Betriebszeiten der kostenpflichtigen Parkplätze. Schliesslich wurde im Rahmen der Vernehmlassung auch die Grundlage für den Bezug einer Parkierungsbewilligung in der «Blauen Zone» abgelehnt. Die auf eine Person und Wohnadresse eingelösten leichten Motorfahrzeuge könnten nicht Bezugsgrösse für die Berechtigung zum Bezug einer Parkierungsbewilligung sein. Vielmehr soll die maximal mögliche Anzahl von Parkplätzen gemäss Festlegungen in der Parkplatzverordnung ermittelt und die Anzahl Parkierungsbewilligungen daraus abgeleitet werden. Positiv aufgenommen wurde in der Vernehmlassung hingegen die Schaffung der rechtlichen Grundlage für eine kombinierte Bewilligung für Anwohnende in der «Blauen Zone» sowie für das Nachtparkieren.

Aufgrund der verschiedenen diametral entgegengesetzten Haltungen der Vernehmlassungsteilnehmenden wird im Sinne eines Kompromisses und einer vermittelnden Lösung am Vorschlag festgehalten, der vom Stadtrat am 13. März 2019 zur Vernehmlassung freigegeben wurde.

Für einige Teilnehmende ist nicht nachvollziehbar, weshalb darauf verzichtet wurde, die drei bestehenden Verordnungen in eine gemeinsame Verordnung zu vereinen. Der Erlass neuer Rechtsnormen bedeutet stets eine Veränderung der bestehenden Rechtsordnung. Trotzdem

sollte das neue Recht ein gewisses Mass an Beständigkeit aufweisen, denn für die Umsetzung der Gesetze ist es wichtig, dass die Allgemeinheit sich auf die Rechtsordnung einstellen kann. Die Grundsätze der Rechtssicherheit, des Vertrauensschutzes und der Verhältnismässigkeit gebieten, dass bei Änderungen keine Unklarheiten entstehen. Grundsätzlich verfügt der Grosse Gemeinderat über einen relativ grossen Spielraum bei der Aufteilung des Regelungsinhalts auf verschiedene Erlasse. Die Beurteilung, ob eine zu regelnde Materie in einem Erlass zusammengefasst oder auf verschiedene verteilt werden soll, ist abhängig vom Ziel und Zweck der neuen Bestimmungen, von ihrer Funktion (Querschnittfunktion) oder von der (gegenseitigen) Abhängigkeit der verschiedenen Teile. Massgebend für die Zusammenfassung der Regelungsmaterie in einem Erlass bzw. ihre Aufteilung in mehrere Erlasse sind demnach die Einschätzungen zur Zweckmässigkeit. Zu beachten ist aber, dass solche Zusammenfassungen oder Aufteilungen mit Blick auf den Grundsatz der freien Willensbildung und unverfälschten Stimmabgabe (Art. 34 Abs. 2 der Bundesverfassung) nicht willkürlich, also nicht nach sachfremden Kriterien, vorgenommen werden dürfen. Die Stimmberechtigten dürfen (im Fall eines fakultativen Referendums) nicht gezwungen werden, mit einer einzigen Frage zu verschiedenen Regelungen Stellung zu nehmen, die sachlich nicht voneinander abhängig sind (Wahrung der Einheit der Materie).

Im Rahmen der Zweckmässigkeitserwägungen des Stadtrats wurden die Grundsätze der «Homogenität» und der «Spezifikation» sorgfältig gegeneinander abgewogen, um beiden auf gleiche Weise und nicht nur dem einen, zum Nachteil des anderen, Genüge zu leisten. Aufgrund der Tatsache, dass in Winterthur schon heute drei Verordnungen bestehen, die nicht rein historisch gewachsen sind, dem Erfordernis der Beständigkeit und vor dem Hintergrund der Rechtssicherheit, des Vertrauensschutzes und der Verhältnismässigkeit, hat sich der Stadtrat für die Beibehaltung der drei Verordnungen entschieden.

Nicht Gegenstand dieser Vorlage sind der Protest verschiedener Vernehmlassungsteilnehmenden gegen die flächendeckende Einführung der «Blauen Zone», die Forderungen nach einer Bestandesgarantie der Parkplätze, der Vorschlag einer Zweckbindung der Parkgebühren sowie die Ideen zur Einführung alternativer Parkierungskonzepte. In einem partizipativen Prozess erarbeitete die Stadt Winterthur im Jahre 2011 das breit abgestützte städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK), welches in dem vom Stadtrat am 21. September 2016 verabschiedeten Konzept «Parkraumplanung und -bewirtschaftung» weiter konkretisiert wurde (SR.15.959-3). Die Überarbeitung der drei städtischen Verordnungen ist eine reine Umsetzungsmassnahme zur Erreichung der Ziele des sGVK und der städtischen Parkraumplanung (gemäss Dispositiv Ziff. 5 und 6 des vorgenannten Stadtratsbeschlusses).

Schliesslich wurde im Vernehmlassungsverfahren von verschiedener Seite gefordert, dass die dereinst beschlossenen Massnahmen erst dann umgesetzt werden sollen, wenn Gebühren, Kontrollen und Bewilligungen mit minimalem Aufwand und ohne Mehrkosten für die Stadtkasse umgesetzt werden können. Elektronische Bewilligungen, Parkgebühren, ohne teuer zu installierende Automaten, sowie ein funktionierendes und einfach zu bedienendes System werden als zwingende Voraussetzungen erwartet. Gemäss den heute geltenden Parkkartenvorschriften ist als Parkierungsbewilligung zwingend eine Parkkarte abzugeben, die auch als Kontrollmittel gilt. Diese Regelung ist nicht mehr zeitgemäss, weshalb dem Stadtrat neu ausdrücklich die Kompetenz eingeräumt werden soll, eine andere Form der Parkierungsbewilligung zu bestimmen. Eine Implementierung moderner Systeme wird demnach entgegen gewissen Forderungen erst mit Inkrafttreten der neuen Verordnungen möglich sein. Derzeit laufen aber im Rahmen eines Projekts parallel zur vorliegenden Revision bereits die ersten Vorarbeiten hinsichtlich der Einführung einer kundenfreundlichen Ersatzlösung, beispielsweise durch eine E-Government-Lösung. Durch die Schaffung der rechtlichen Grundlagen für ein vereinfachtes Bewilligungsverfahren wird mit Inkrafttreten der Vorlagen eine kundenfreundlichere Erteilung von Parkierungsbewilligungen möglich sein. Dies beispielsweise durch ein «Parkkartenportal», durch kombinierte Bewilligungen für zeitlich unbeschränktes Parkieren in der «Blauen Zone» und Nachtparkieren bis zu online gelösten Bewilligungen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen im Bericht über die Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens verwiesen (vgl. Beilage 5).

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist der Vorsteherin des Departements Sicherheit und Umwelt übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon

Anhänge:

1. Synoptische Darstellung der «Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund» (VgP) inkl. Kommentar und 6 Plänen
2. Synoptische Darstellung der «Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone» (PBZ) inkl. Kommentar
3. Kommentierte Fassung der «Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund» (Nachtparkierverordnung)

Beilagen:

1. Entwurf der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP)
2. Entwurf der Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (PBZ)
3. Entwurf der Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Nachtparkierverordnung)
4. Erläuternder Bericht zu den Revisionsentwürfen «Parkplatzbewirtschaftung» der Stadt Winterthur
5. Bericht über die Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund vom 24. Januar 2005	Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) (Entwurf Januar 2019)	Kommentar
--	--	------------------

Gestützt auf Art. 28 Abs. 1 Ziff. 6 der Gemeindeordnung vom 26. November 1989 erlässt der Grosse Gemeinderat die folgende Verordnung:	Gestützt auf Art. 28 Abs. 1 Ziff. 6 der Gemeindeordnung vom 26. November 1989 erlässt der Grosse Gemeinderat die folgende Verordnung:	
Art. 1 Zweck und Geltungsbereich	Art. 1 Zweck und Geltungsbereich	
¹ Diese Verordnung regelt die Erhebung von Kontroll- und Benutzungsgebühren für das Abstellen von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund.	¹ Diese Verordnung regelt die Erhebung von Kontroll- und Benutzungsgebühren für das Abstellen von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund.	Unverändert übernommen.
² Parkplätze in Parkhäusern und Park- and Ride-Anlagen unterstehen nicht dieser Verordnung.	² Parkplätze in Parkhäusern und Park- and Ride-Anlagen unterstehen nicht dieser Verordnung.	Unverändert übernommen.
Art. 2 Begriffe	Art. 2 Begriffe	
¹ Gebührenpflichtige Parkplätze sind diejenigen signalisierten Abstellflächen auf öffentlichem Grund, auf denen das Parkieren während der Betriebszeit nur gegen eine zu entrichtende Gebühr gestattet ist.	¹ Gebührenpflichtige Parkplätze sind diejenigen signalisierten Abstellflächen auf öffentlichem Grund, auf denen das Parkieren während der Betriebszeit nur gegen eine zu entrichtende Gebühr gestattet ist.	Unverändert übernommen.
² Motorfahrzeug im Sinn dieser Verordnung ist jedes Strassenfahrzeug mit eigenem Antrieb, mit Ausnahme von Motorfahrrädern. Den Motorfahrzeugen werden Anhänger gleichgestellt.	² Motorfahrzeug im Sinn dieser Verordnung ist jedes Strassenfahrzeug mit eigenem Antrieb. Den Motorfahrzeugen werden Anhänger gleichgestellt.	Neu wird die Anwendbarkeit der Verordnung grundsätzlich auf alle Motorfahrzeuge ausgedehnt. Ausnahmen von diesem Grundsatz sollen nicht mehr wie bisher («mit Ausnahme von Motorfahrrädern») in der Verordnung festgeschrieben werden. Neu soll dem Stadtrat die Kompetenz eingeräumt werden, diese Ausnahmen zu regeln. Näheres zur Umsetzung dieser Neuerung und zur in diesem Zusammenhang angezeigten Ausnahmeregelung im Kommentar zu Art. 7 Abs. 2 E-VgP.
³ Kontrollgebühr ist das Entgelt für die Bereitstellung der gebührenpflichtigen Parkplätze, die Wartung der	³ Kontrollgebühr ist das Entgelt für die Bereitstellung der gebührenpflichtigen Parkplätze, die Wartung der	Unverändert übernommen.

Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund vom 24. Januar 2005	Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) (Entwurf Januar 2019)	Kommentar
--	--	------------------

Parkuhren und die Überwachung der Parkzeitbeschränkung.	Parkuhren und die Überwachung der Parkzeitbeschränkung.	
⁴ Benutzungsgebühr ist das Entgelt für die Benutzung des öffentlichen Grundes im Rahmen des gesteigerten Gemeindegebrauchs.	⁴ Benutzungsgebühr ist das Entgelt für die Benutzung des öffentlichen Grundes im Rahmen des gesteigerten Gemeindegebrauchs.	Unverändert übernommen.
Art. 3 Kurzfristiges Parkieren	Art. 3 Kurzfristiges Parkieren in Stadt- und Quartierzentren	
¹ Im nach Art. 6 ausgeschiedenen Gebiet gilt das Abstellen eines Motorfahrzeugs auf einem gebührenpflichtigen Parkplatz während maximal 60 Minuten als kurzfristiges Parkieren.	¹ In den Stadt- und Quartierzentren gemäss Art. 5 gilt das Abstellen eines Motorfahrzeugs auf einem gebührenpflichtigen Parkplatz während maximal 30 Minuten als kurzfristiges Parkieren.	Redaktionelle Anpassungen an neuen Art. 5 und neue Definition des kurzfristigen Parkierens: An zentralen und stark frequentierten Lagen wird heute davon ausgegangen, dass das Parkieren bereits ab 30 Minuten nicht mehr als Gemeindegebrauch, sondern bereits als gesteigerter Gemeindegebrauch gilt.
² Für das kurzfristige Parkieren wird nur eine Kontrollgebühr erhoben.	² Für das kurzfristige Parkieren wird nur eine Kontrollgebühr erhoben.	Unverändert
³ Die Kontrollgebühr beträgt Fr. 1.- für 60 Minuten. Für das weniger als 60 Minuten dauernde Parkieren wird die Kontrollgebühr vom Stadtrat festgesetzt. Sie beträgt mindestens Fr. -.50 und höchstens Fr. 1.-.	³ Die Kontrollgebühr beträgt Fr. 1.- für 30 Minuten. Für das weniger als 30 Minuten dauernde Parkieren wird die Kontrollgebühr vom Stadtrat festgesetzt. Sie beträgt in den Zentrumszonen mindestens Fr. -.50.	Für das kurzfristige Parkieren soll die Kontrollgebühr künftig Fr. 1.- für 30 Minuten betragen. Wird weniger lange parkiert, muss nicht die ganze Gebühr bezahlt werden; in den neuen Zentrumszonen gemäss Art. 5 Abs. 1 soll aber wie heute im Stadtzentrum ein Minimum von Fr. -.50 gelten.
Art. 4 Längerfristiges Parkieren	Art. 4 Längerfristiges Parkieren in Stadt- und Quartierzentren	
¹ Im nach Art. 6 ausgeschiedenen Gebiet gilt das Abstellen eines Motorfahrzeugs auf einem gebührenpflichtigen Parkplatz während mehr als 60 Minuten als längerfristiges Parkieren.	¹ In den Stadt- und Quartierzentren gemäss Art. 5 gilt das Abstellen eines Motorfahrzeugs auf einem gebührenpflichtigen Parkplatz während mehr als 30 Minuten als längerfristiges Parkieren, wofür neben	Redaktionelle Anpassungen. Analog zu Art. 3 Abs. 2 wird an dieser Stelle der Grundsatz festgehalten, dass für das längerfristige

Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund vom 24. Januar 2005	Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) (Entwurf Januar 2019)	Kommentar
--	--	------------------

	einer Kontroll- auch eine Benutzungsgebühr erhoben wird.	Parkieren nicht nur eine Kontrollgebühr, sondern auch eine Benutzungsgebühr erhoben wird.
² Für das längerfristige Parkieren wird eine Kontrollgebühr von Fr. 1.- für jeweils 60 Minuten erhoben. Zusätzlich ist ab einer Dauer von 60 Minuten eine Benutzungsgebühr zu entrichten.	² Die Kontrollgebühr beträgt Fr. 1.- für die ersten 30 Minuten und hernach Fr. 1.50 pro 60 Minuten.	Es rechtfertigt sich, die Kontrollgebühr für das längerfristige Parkieren ab der zweiten halben Stunde etwas tiefer anzusetzen, zumal diese Parkfelder weniger intensiv kontrolliert werden müssen. Die Benutzungsgebühr ist neu in Abs. 3 geregelt.
³ Die Höhe der Benutzungsgebühr wird vom Stadtrat festgesetzt. Sie beträgt maximal Fr. 1.- für jeweils 60 Minuten.	³ Zusätzlich ist ab einer Dauer von 30 Minuten eine Benutzungsgebühr zu entrichten, deren Höhe vom Stadtrat festgesetzt wird. Sie beträgt grundsätzlich maximal Fr. 2.-, für schwere Motorwagen maximal Fr. 4.- für jeweils 60 Minuten.	Die genaue Höhe der Benutzungsgebühr soll der Stadtrat weiterhin je nach Lage, Angebot und Nachfrage stärker lenkungswirksam festlegen können. Um dem Stadtrat einen etwas grösseren Spielraum für künftige Anpassungen zur Verfügung zu stellen, soll der Rahmen für die Benutzungsgebühr grundsätzlich auf maximal Fr. 2.- erhöht werden; für schwere Motorwagen über 3,5t wie Cars oder Lastwagen soll maximal die doppelte Gebühr verlangt werden dürfen.
Art. 5 Anpassung der Gebühren an die Teuerung		
Der Stadtrat wird ermächtigt, den Maximalbetrag der Kontroll- und Benutzungsgebühr der Teuerung anzupassen, wenn der Landesindex der Konsumentenpreise seit der letzten Festlegung um mindestens 10% angestiegen ist.		Aufgrund der neuen Systematik wird diese Bestimmung neu als Art. 7 Abs. 3 geführt.
Art. 6 Ausgeschiedenes Gebiet	Art. 5 Stadtzentren und Quartierzentren	Neuer Titel
¹ Das Stadtgebiet, innerhalb welchem das Abstellen eines Motorfahrzeugs auf einem gebührenpflichtigen Parkplatz während mehr als 60 Minuten als längerfristiges Parkieren gilt, wird wie folgt begrenzt: Bahnmeisterweg, Wylandbrücke, Luftlinie Untere	¹ Als Stadt- und Quartierzentren im Sinne dieser Verordnung werden die folgenden Gebiete gemäss Plänen im Anhang festgelegt: a) Zentrumszone Innenstadt (Anhang 1)	Das ganze Stadtgebiet wird hinsichtlich monetärer Bewirtschaftung in die drei Kategorien Stadtzentren, Quartierzentren und übriges Stadtgebiet eingeteilt, zusätzlich werden spezielle Zielorte definiert.

Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund vom 24. Januar 2005	Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) (Entwurf Januar 2019)	Kommentar
Vogelsang-/Wylandstrasse bis Langgasse/ Reitweg, Kehrackerstrasse, Zeughausstrasse, Eulach, Tösstalstrasse, Palmstrasse, Bahnstrasse, Trollstrasse, Hermann-Götz-Strasse, Luftlinie Lind-/Theaterstrasse bis Neuwiesen-/Ruhtalstrasse, Ruhthalstrasse, Tellstrasse, Neugutstrasse, Schützenstrasse, Rennweg, Schützenwiesenweg, Eulach, Neuwiesenstrasse, Zürcherstrasse (alle Strassen einschliesslich).	b) Zentrumszone Neuhegi (Anhang 2) c) Quartierzentrum Töss (Anhang 3) d) Quartierzentrum Wülflingen (Anhang 4) e) Quartierzentrum Seen (Anhang 5) f) Quartierzentrum Oberwinterthur (Anhang 6)	Neu ist, dass auch in den bezeichneten Quartierzentren alle Parkplätze bewirtschaftet werden. Dabei kommen sowohl die monetäre Bewirtschaftung wie auch Blaue Zonen zur Anwendung. Der Perimeter der jeweiligen Gebiete ist in den Plänen im Anhang zu dieser Verordnung festgelegt. Auf eine Beschreibung der Zonen in Worten wird bewusst verzichtet; heute können die Zonengrenzen im GIS parzellengenau eingetragen und sodann auch veröffentlicht werden.
² Die Strassen und Plätze ausserhalb des ausgeschiedenen Gebiets gehören zum übrigen Stadtgebiet.	² Wo auf den Plänen Strassen oder Plätze als Grenze markiert sind, gehören diese zur betreffenden Zone.	Da die Strassen nicht mehr namentlich aufgeführt werden, wird mit dieser Neuformulierung klargestellt, dass dort, wo auf den Plänen eine Strasse oder ein Platz als Grenze markiert ist, die betreffenden Flächen zur Zone gehören und dementsprechend die dort befindlichen Parkplätze mit Kontroll- und Benutzungsgebühren bewirtschaftet werden können.
	³ In den beiden Zentrumszonen sind ausschliesslich gebührenpflichtige Parkplätze anzubieten.	Der neue Abs. 3 ersetzt den bisherigen Art. 8 Abs. 1. Nach den im Planungsbericht «Parkraumplanung» verabschiedeten Grundsätzen sollen in den beiden Zentrumszonen auf öffentlichem Grund ausschliesslich monetär bewirtschaftete Parkplätze angeboten werden. In den Quartierzentren soll demgegenüber ein Mix von monetär und bloss zeitlich bewirtschafteten Parkplätzen geschaffen werden.
³ Den Bedürfnissen der Anwohnerinnen und Anwohner im ausgeschiedenen Gebiet wird mit der Einrichtung Blauer Zonen mit Dauerparkierungsmöglichkeit für Inhaberinnen und Inhaber von Parkkarten Rechnung getragen.		Den Parkierungsbedürfnissen der Anwohnenden in den Quartierzentren wird im Rahmen der Revision der Parkkartenvorschriften Rechnung getragen. Da

Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund vom 24. Januar 2005	Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) (Entwurf Januar 2019)	Kommentar
--	--	------------------

		diese Vorschriften ebenfalls vom Grossen Gemeinderat erlassen werden, ist dazu in der VgP keine Bestimmung mehr nötig.
Art. 7 Übriges Gebiet	Art. 6 Übriges Stadtgebiet	
Im übrigen Stadtgebiet wird für das Abstellen eines Motorfahrzeugs auf einem gebührenpflichtigen Parkplatz, unabhängig von der Dauer des Parkierens, nur eine Kontrollgebühr erhoben. Ihre Höhe richtet sich nach Art. 3 Abs. 3.	¹ Im übrigen Stadtgebiet wird für das Abstellen eines Motorfahrzeugs auf einem gebührenpflichtigen Parkplatz, unabhängig von der Dauer des Parkierens, grundsätzlich nur eine Kontrollgebühr erhoben.	Abs. 1: Bis auf das Einfügen des Wortes «grundsätzlich» unverändert: Damit wird zum Ausdruck gebracht, dass in Ausnahmefällen auch im übrigen Stadtgebiet (nämlich an sog. speziellen Zielorten) Benutzungsgebühren verlangt werden können (s. dazu Art. 6 Abs. 3). Allgemein werden Parkplätze auf dem übrigen Stadtgebiet nur in Ausnahmefällen monetär bewirtschaftet: In Wohnquartieren gilt generell das Regime «Blaue Zone», womit das Parkieren zeitlich beschränkt wird. Hingegen werden an den speziellen Zielorten Parkplätze in der Regel monetär bewirtschaftet. Als spezielle Zielorte kommen etwa Schul- und Sportanlagen (z.B. Badi Töss), Friedhöfe und Ausflugsziele (z.B. Bruderhaus, Sammlung Oskar Reinhard am Römerholz) in Frage.
	² Die Kontrollgebühr beträgt Fr. 1.50 pro 60 Minuten.	Die Höhe der Kontrollgebühr beträgt neu generell Fr. 1.50 pro Stunde.
	³ An speziellen Zielorten kann der Stadtrat für das längerfristige Parkieren auch eine Benutzungsgebühr festlegen. Ihre Höhe richtet sich nach Art. 4 Abs. 3.	Um dem Parkierungsdruck an den speziellen Zielorten angemessen begegnen zu können, soll der Stadtrat an diesen besonderen Örtlichkeiten – auch wenn sie ausserhalb der eigentlichen Stadt- und Quartierzentren nach Art. 6 liegen – punktuell neben der Kontrollgebühr auch eine Benutzungsgebühr gemäss Art. 4 Abs. 3 festlegen können.

Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund vom 24. Januar 2005	Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) (Entwurf Januar 2019)	Kommentar
--	--	------------------

Art. 8 Vollzug	Art. 7 Vollzug	
¹ Im nach Art. 6 ausgeschiedenen Gebiet ist die Gebührenpflicht möglichst flächendeckend einzuführen.	¹ Der Stadtrat erlässt die notwendigen Vollzugsbestimmungen wie die maximale Parkierungsdauer, die Betriebszeiten der Parkuhren und die Gebühren für angebrochene Stunden.	Der Stadtrat wird ermächtigt, die notwendigen Ausführungsbestimmungen zu erlassen. Die Betriebszeiten und die maximale Parkierungsdauer wurden mit Stadtratsbeschluss vom 1. Juni 2005 festgelegt und seither nicht geändert. Die Parkierungsdauer und die Betriebszeiten werden in der Regel im Rahmen einer Verkehrsanordnung festgelegt, welche in die Zuständigkeit des Stadtrates fällt. Zusammen mit der Kompetenz zum Erlass von Vollzugsbestimmungen und der Gewährung von Ausnahmen wird diese Kompetenz dem Stadtrat übertragen. Da die heute gängigen Parkautomaten keine 5-Rappen-Münzen verarbeiten können, wird die bezahlte Parkzeit minimal in 10-Rappen-Schritten berechnet werden. Die bisherige Regelung von Art. 8 Abs. 1 findet sich neu in Art. 5 Abs. 3.
² Das für das Polizeiwesen zuständige Mitglied des Stadtrates legt die maximale Parkierungsdauer und die Betriebszeiten der Parkuhren fest. Das Bedienen der Parkuhren richtet sich nach den bundesrechtlichen Bestimmungen.	² Er kann in besonderen Fällen Ausnahmen von der Gebührenpflicht oder der Parkzeitbeschränkung gestatten. Der Stadtrat ist weiter ermächtigt, bestimmte Kategorien von Motorfahrzeugen von der Gebührenpflicht auszunehmen.	In der Praxis hat es sich als notwendig erwiesen, in speziellen Fällen Ausnahmen von der Entrichtung der Gebühr und/oder einer allfälligen Parkzeitbeschränkung zu gestatten. Gerade angesichts der raschen Entwicklung von neuen motorisierten Mobilitätsformen erscheint es als angezeigt, für bestimmte Kategorien von Motorfahrzeugen auch zukünftig flexibel Ausnahmen von der generellen Gebührenpflicht festlegen zu können.

Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund vom 24. Januar 2005	Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) (Entwurf Januar 2019)	Kommentar
		Schon in der Vergangenheit musste bspw. für das Parkieren von sog. Twikes (dreirädrige Elektrofahrzeuge, die rechtlich als «mehrspuriges Motorfahrzeug» zu qualifizieren sind), eine angemessene Lösung gefunden werden; sie dürfen heute beim Stadtgarten gebührenfrei neben «einspurigen Zweirädern» abgestellt werden. Rein nach dem Wortlaut des bisherigen Art. 2 Abs. 2 VgP wäre dies aber nicht zulässig gewesen (da es sich bei Twikes streng rechtlich um Motorfahrzeuge handelt). Diskutiert wird, inskünftig auch für Motorräder Parkgebühren zu erheben. Eine besondere Rechtsgrundlage. Welche die Signalisation gebührenpflichtiger Zweiradparkplätze möglich macht, ist denn auch in der revidierten Signalisationsverordnung des Bundes vorgesehen; sie wurde auf Antrag des Städteverbandes aufgenommen. Die Bewirtschaftung von Zweiradparkplätzen wird indessen schon aus praktischen Gründen nicht so gleich umgesetzt werden können. Namentlich besteht derzeit noch kein System, das sicherstellt, dass ein auf einem bezahlten Parkfeld abgestelltes Motorrad nicht mutwillig verschoben wird, was heute eine Durchsetzung der Regelung noch faktisch verunmöglicht. Um die in dieser Hinsicht notwendige flexible Handhabung der Bewirtschaftung des Parkierens von Motorfahrzeugen aller Art in Zukunft gewährleisten zu können, soll daher der Stadtrat ermächtigt werden, im Rahmen von Ausführungsbestimmungen bestimmte Kategorien von Motorfahrzeugen von der Gebührenpflicht auszunehmen.

Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund vom 24. Januar 2005	Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) (Entwurf Januar 2019)	Kommentar
	³ Der Stadtrat wird ermächtigt, die Festlegungen betreffend der Kontrollgebühren und das Maximum der Benutzungsgebühr der Teuerung anzupassen, wenn der Landesindex der Konsumentenpreise seit der letzten Festlegung um mindestens 10% angestiegen ist.	Bisheriger Art. 5
Art. 9 Inkrafttreten	Art. 8 Inkrafttreten	
Der Stadtrat setzt diese Verordnung auf den von ihm zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft.	Diese Verordnung tritt auf den vom Stadtrat zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft. Auf diesen Zeitpunkt hin wird die Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund vom 24. Januar 2005 aufgehoben.	



Übersichtsplan weisse Parkfelder

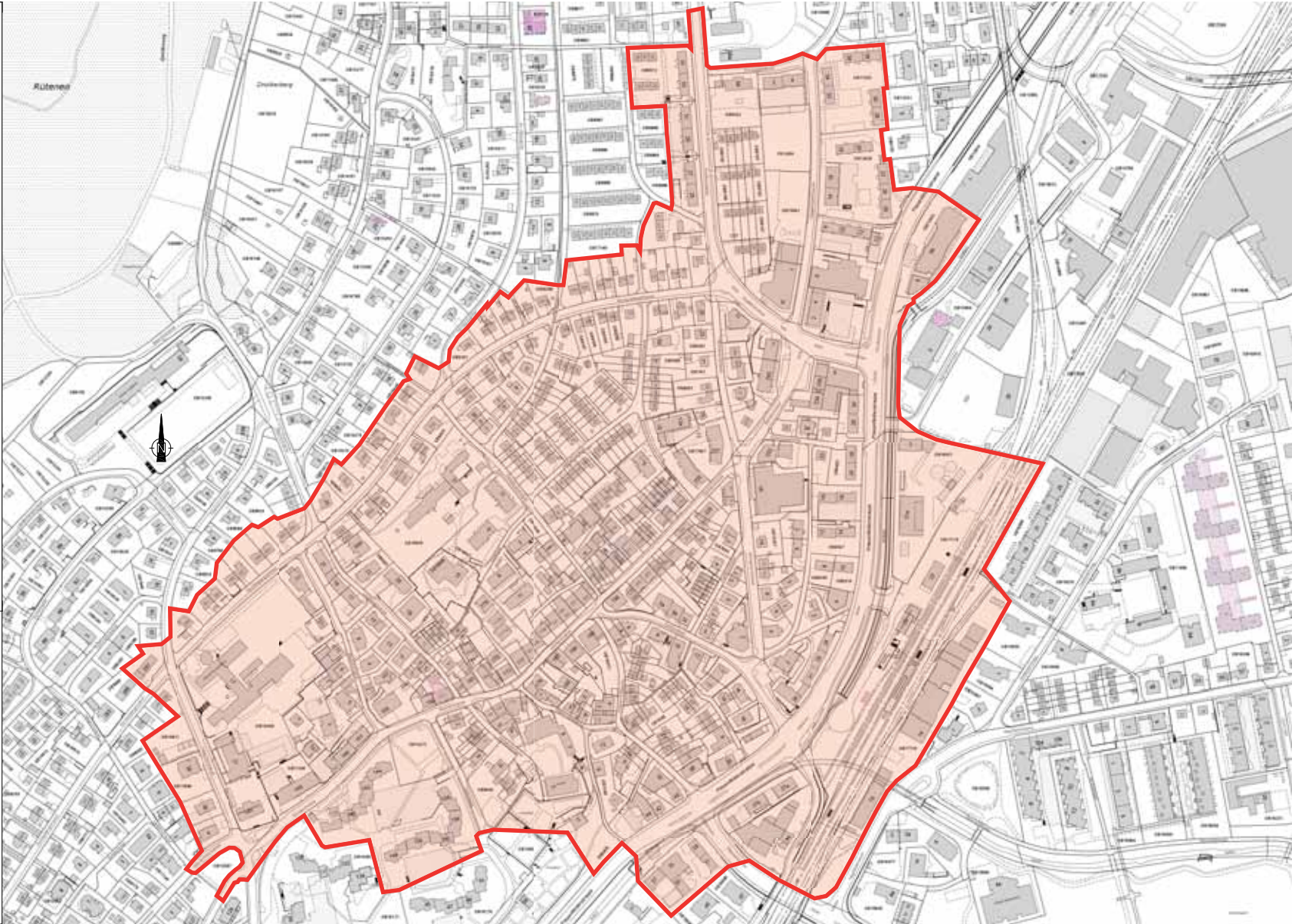
QUARTIERZENTRUM OBERWINTERTHUR

Monetär bewirtschaftete Parkplätze gemäss
Verordnung ‚Über das gebührenpflichtige
Parkieren auf öffentlichem Grund‘

Situation 1:2000

Öffentliche Auflage

Gez.	EBR	Datum	23.10.2018	Plan Nr.
Gepr.	SOS	Plan Gr.	45 / 84	Objekt Nr.
Änderungen				
A				
B				
C				
D				
E				





Übersichtsplan weisse Parkfelder

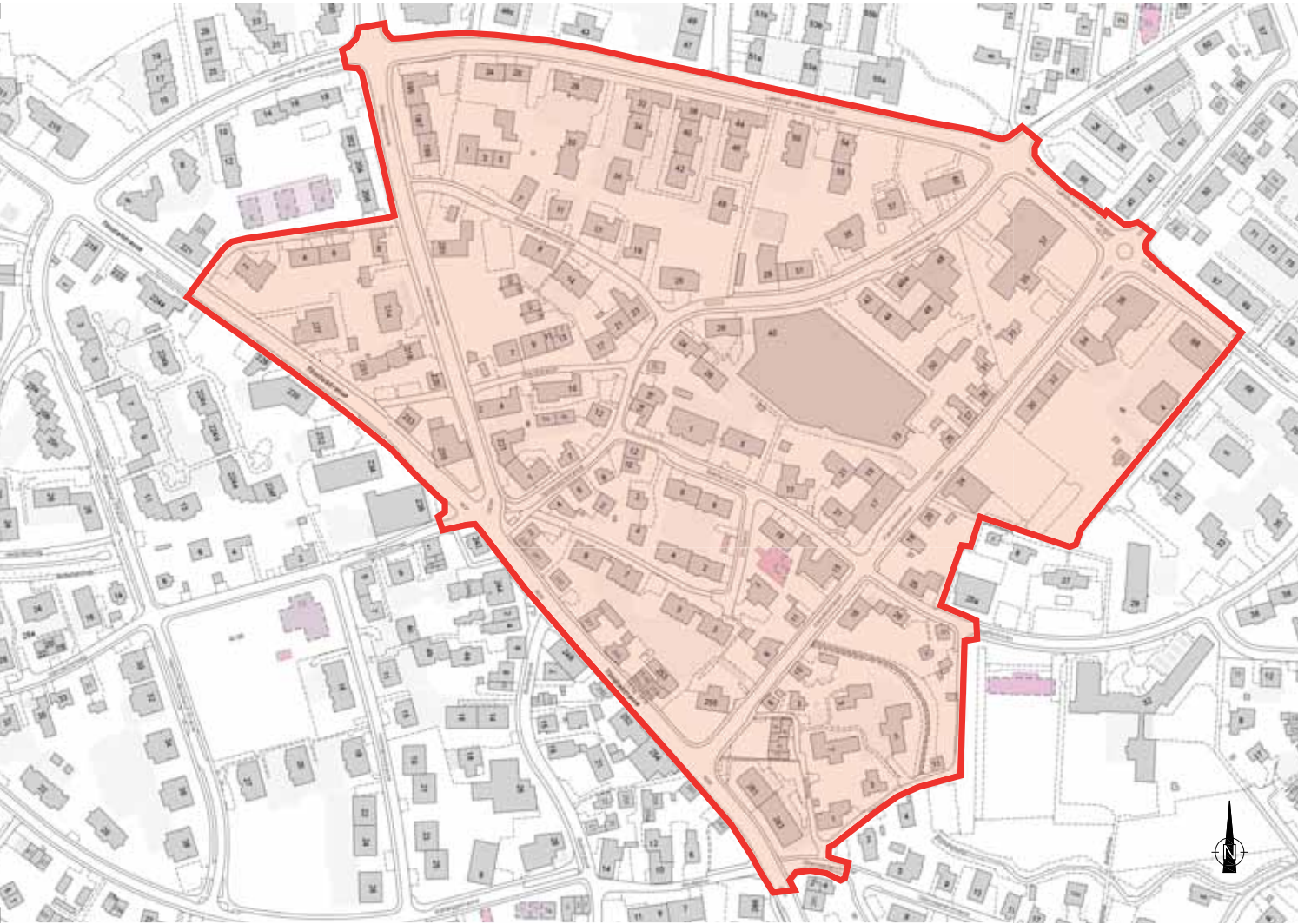
QUARTIERZENTRUM SEEN

Monetär bewirtschaftete Parkplätze gemäss
Verordnung ‚Über das gebührenpflichtige
Parkieren auf öffentlichem Grund‘

Situation 1:2000

Öffentliche Auflage

Gez.	EBR	Datum	23.10.2018	Plan Nr.
Gepr.	SOS	Plan Gr.	30 / 63	Objekt Nr.
Änderungen				
A				
B				
C				
D				
E				





Übersichtsplan weisse Parkfelder

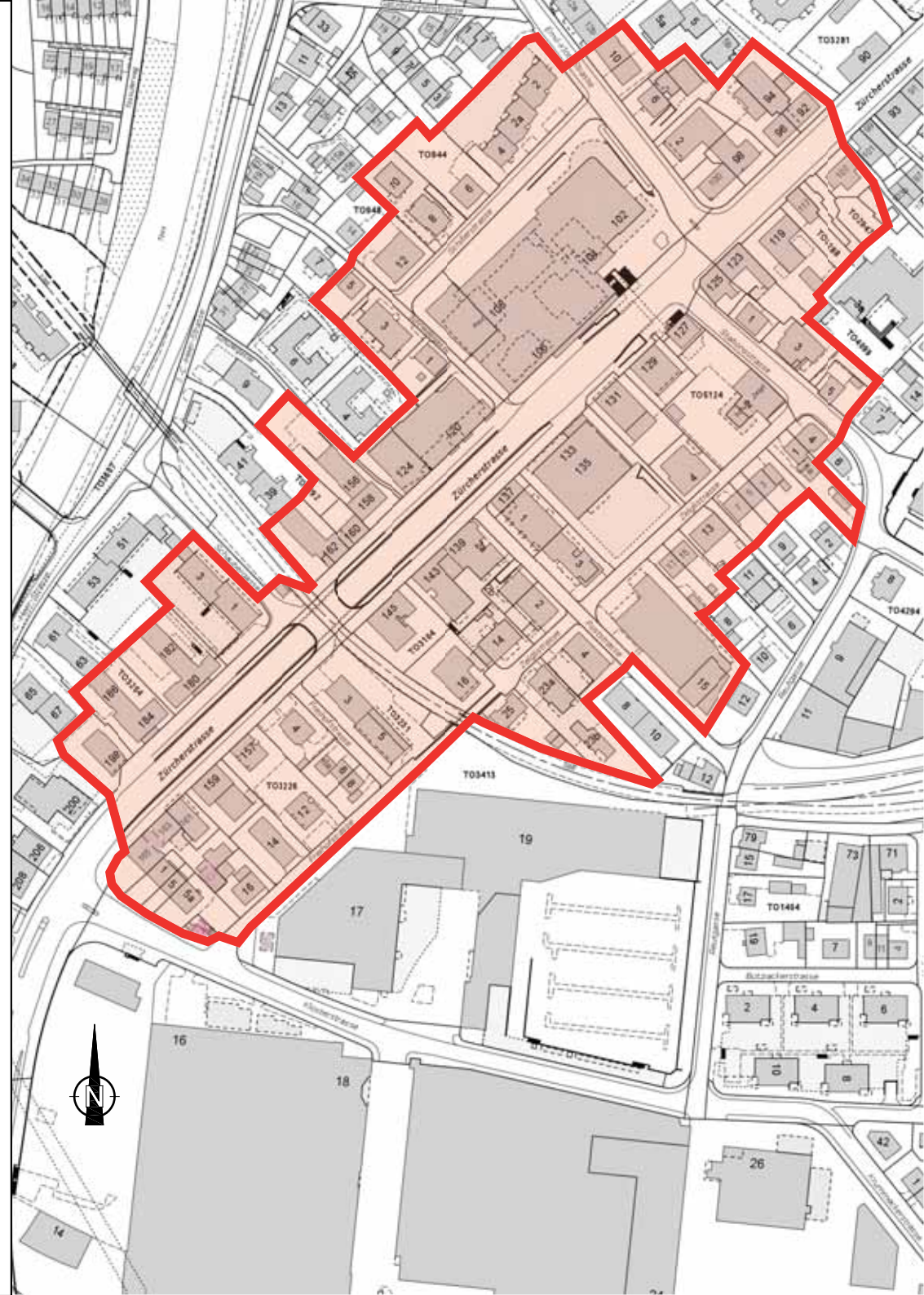
QUARTIERZENTRUM TÖSS

Monetär bewirtschaftete Parkplätze gemäss
Verordnung ‚Über das gebührenpflichtige
Parkieren auf öffentlichem Grund‘

Situation 1:2000

Öffentliche Auflage

Gez.	EBR	Datum	23.10.2018	Plan Nr.
Gepr.	SOS	Plan Gr.	30 / 42	Objekt Nr.
Änderungen				
A				
B				
C				
D				
E				





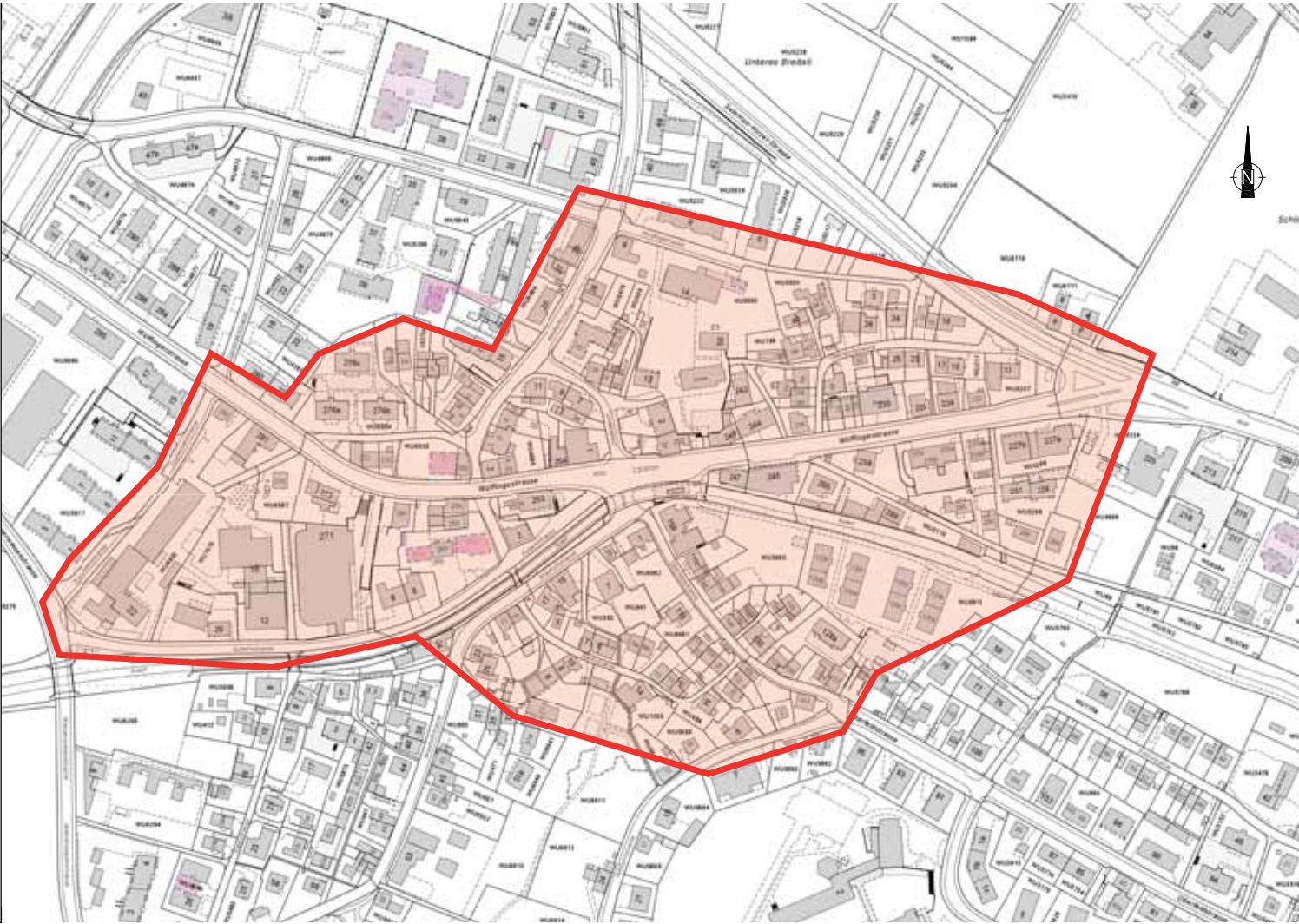
Übersichtsplan weisse Parkfelder

QUARTIERZENTRUM WÜLFINGEN

Monetär bewirtschaftete Parkplätze gemäss
Verordnung ‚Über das gebührenpflichtige
Parkieren auf öffentlichem Grund‘

Situation 1:2000

Öffentliche Auflage



Gez.	EBR	Datum	23.10.2018	Plan Nr.
Gepr.	SOS	Plan Gr.	30 / 63	Objekt Nr.
Änderungen				
A				
B				
C				
D				
E				



Übersichtsplan weisse Parkfelder

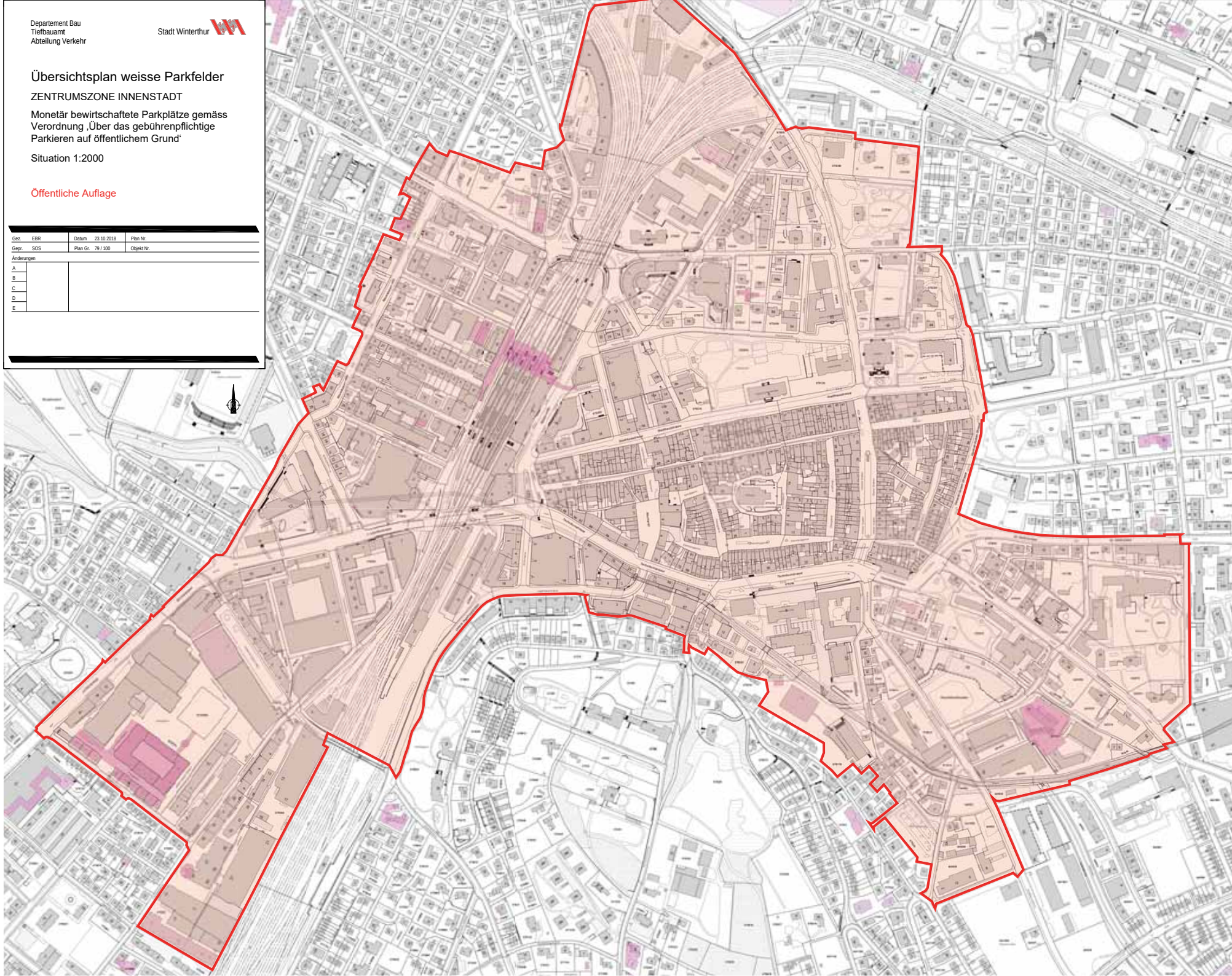
ZENTRUMSZONE INNENSTADT

Monetär bewirtschaftete Parkplätze gemäss
Verordnung 'Über das gebührenpflichtige
Parkieren auf öffentlichem Grund'

Situation 1:2000

Öffentliche Auflage

Gez.	EBR	Datum	23.10.2018	Plan Nr.	
Gepr.	SOS	Plan Gr.	75 / 100	Objekt Nr.	
Änderungen					
A					
B					
C					
D					
E					



Übersichtsplan weisse Parkfelder

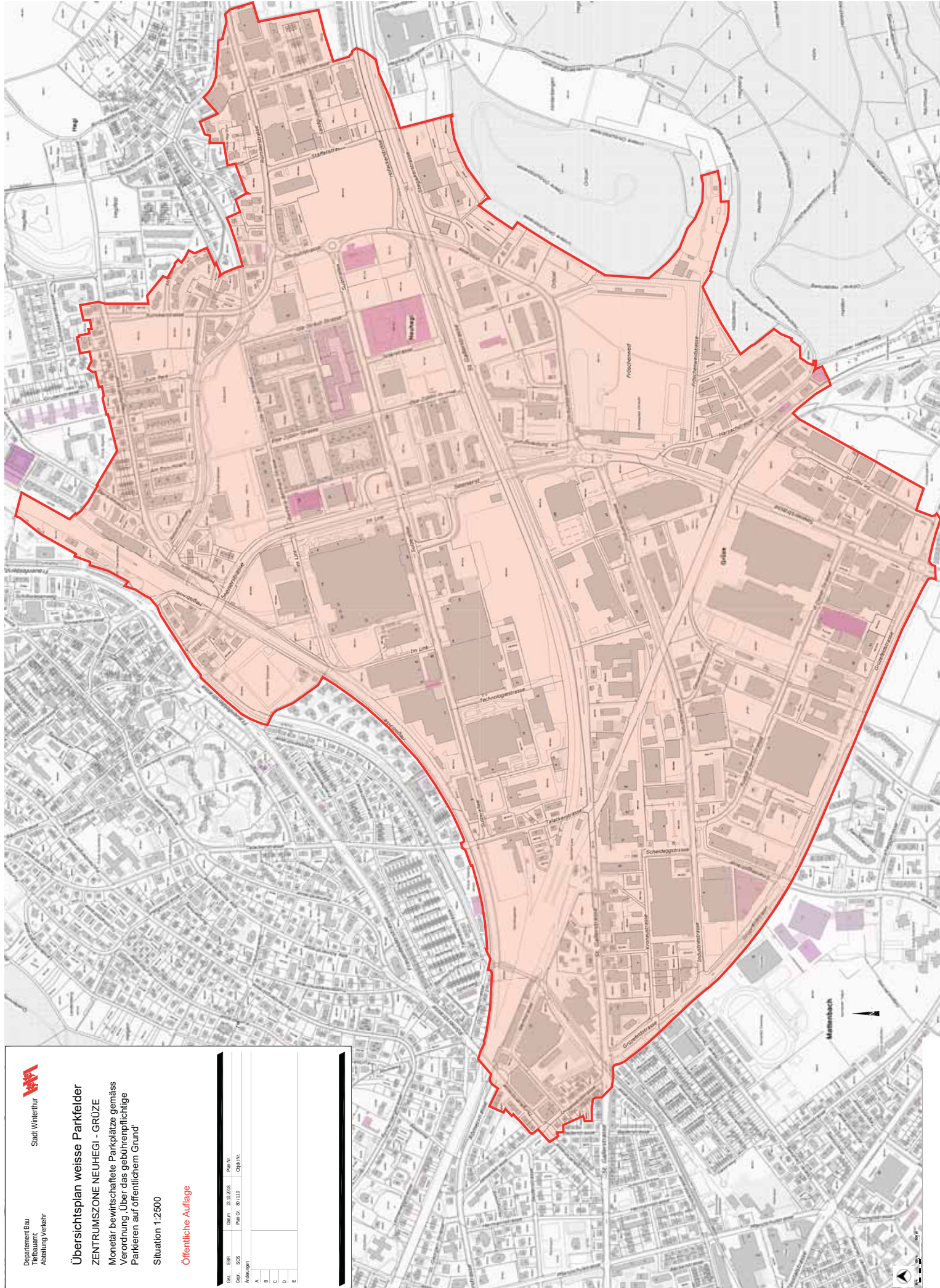
ZENTRUMSZONE NEUHEGI - GRÜZE

Monetär bewirtschaftete Parkplätze gemäss
Verordnung über das gebührenpflichtige
Parkieren auf öffentlichem Grund

Situation 1:2500

Öffentliche Auflage

Anlagen	Gültigkeit		Plan-Nr.	
	Objekt	Datum	10.03.2015	04.04.2016
A	Gr. G.	8.11.10		
B				
C				
D				
E				



Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in blauen Zonen (Parkkartenvorschriften) vom 17. Juni 1987	Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (PBZ) (Entwurf Januar 2019)	Kommentar
---	---	------------------

Ingress Für das Gebiet der Stadtgemeinde Winterthur werden die nachfolgenden Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in blauen Zonen erlassen:		Der Erlass der Parkkartenverordnung als Rechtsverordnung fällt in die Zuständigkeit des Grossen Gemeinderates (GGR). Ingress wird gestrichen
Art. 1 Zweck	Art. 1 Zweck	
¹ Zum Schutze von Bewohnern und gleichermassen Betroffenen vor Lärm, Luftverschmutzung und Verkehrsgefährdung kann das Parkieren in städtischen Wohnquartieren unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse in Anwendung der bundesrechtlichen Vorschriften (blaue Zone) zeitlich beschränkt werden.	Diese Verordnung regelt das zeitlich unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone mittels Parkierungsbewilligungen.	Umschreibung des Verordnungszwecks. Die rechtliche Grundlage für die Errichtung Blauer Zonen zum Schutz von Wohnquartieren findet sich in Art. 3 Abs. 4 SVG und muss nicht wiederholt werden. Das Parkieren in der Blauen Zone ist in Art. 48 Abs. 2 SSV geregelt; gestützt auf Art. 17 Abs. 1 SSV können Ausnahmen zu den signalisierten Vorschriften bewilligt werden.
² Berechtigte nach Art. 2 dieser Vorschriften erhalten eine Parkierungsbewilligung zum zeitlich unbeschränkten Parkieren (gesteigerter Gemeingebrauch) in den hierfür signalisierten Bereichen innerhalb einer bestimmten Zone.		Siehe neuer Art. 2.

Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in blauen Zonen (Parkkartenvorschriften) vom 17. Juni 1987	Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (PBZ) (Entwurf Januar 2019)	Kommentar
---	---	------------------

	Art. 2 Grundsatz	
	Berechtigte nach Art. 3 bis 5 dieser Verordnung erhalten auf Gesuch hin eine Parkierungsbewilligung zum zeitlich unbeschränkten Parkieren in den hierfür besonders bezeichneten Gebieten mit Anwohnerbevorzugung.	Der bisherige Art. 1 Abs. 2 wird neu in einen separaten Artikel gefasst. Generell soll den nachfolgend näher bezeichneten Berechtigten die Möglichkeit geboten werden, ihr Fahrzeug in der Blauen Zone zeitlich unbeschränkt abzustellen. Strassenverkehrsrechtlich ist dafür eine besondere Signalisation mit einer Zusatztafel nach Art. 17 SSV (bspw. «mit Parkbewilligung unbeschränkt») erforderlich. Da das Parkierungsregime Blaue Zone grossflächig eingeführt werden soll, ist stadtweit die Schaffung von rund 20 sog. «Anwohnerzonen» vorgesehen, in denen mit der entsprechenden Parkierungsbewilligung zeitlich unbeschränkt parkiert werden darf. Grundsätzlich berechtigt eine Bewilligung nur zum zeitlich unbeschränkten Parkieren in einer genau bestimmten Anwohnerzone. Damit soll sichergestellt werden, dass der Bewilligungsinhaber nur in der Nähe seines Wohnortes bzw. des Geschäftsdomicils von der Anwohnerbevorzugung profitieren kann. Es soll mit anderen Worten verhindert werden, dass die Bewilligung für innerstädtisches Pendeln vom Wohnort zum Arbeitsort genutzt wird.
Art. 2 Berechtigte (Anwohner/Betriebe/Andere Betroffene)	Art. 3 Parkierungsbewilligung für Anwohnende und ansässige Betriebe	Neue Artikelnummerierung, neuer Titel, Aufhebung der Marginalien
¹ Anwohner mit tatsächlichem Wohnsitz in der jeweiligen Zone erhalten für jeden auf ihren Namen	¹ Einwohnerinnen und Einwohner sowie Betriebe erhalten für jeden auf ihren Namen und ihre Winterthurer Adresse eingelösten leichten Motorwagen	Es wird eine (juristische) Präzisierung der Bezugsberechtigten vorgenommen, ohne jedoch deren

Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in blauen Zonen (Parkkartenvorschriften) vom 17. Juni 1987	Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (PBZ) (Entwurf Januar 2019)	Kommentar
---	---	------------------

und ihre Adresse eingetragenen leichten Motorwagen eine Parkierungsbewilligung für diese Zone.	eine Parkierungsbewilligung, wenn ihr Wohnsitz oder ihr Betriebsdomizil innerhalb der Blauen Zone liegt.	Kreis gegenüber heute zu erweitern oder einzugrenzen; dabei werden die bisherigen Abs. 1 und 2 zusammengefasst. Die Parkierungsbewilligung berechtigt zum Abstellen des Fahrzeuges in einer in der Bewilligung genau bezeichneten Anwohnerzone.
² Unterhalten Betriebe in der entsprechenden Zone ihren Geschäftssitz oder einen Filialbetrieb, erhalten sie für jeden auf ihren Namen eingelösten und an diesem Betriebsstandort stationierten leichten Motorwagen eine Parkierungsbewilligung für diese Zone.	² Eine Parkierungsbewilligung erhalten zudem a) Einwohnerinnen und Einwohner sowie Betriebe, deren Wohnsitz oder Betriebsdomizil in einer Zentrumszone gemäss der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) liegt, sowie b) Einwohnerinnen und Einwohner von Winterthur mit Wohnsitz ausserhalb der Blauen Zone ohne ausreichenden Anschluss an den öffentlichen Verkehr.	Lit. a: Nach bisheriger Praxis wird bereits heute Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Betrieben, deren Wohnsitz oder Betriebsdomizil im in Art. 6 VgP bezeichneten Gebiet (d.h. der Innenstadt) liegt, eine Parkierungsbewilligung für eine angrenzende Blaue Zone erteilt, um ihnen das zeitlich unbeschränkte Parkieren auf öffentlichem Grund überhaupt erst zu ermöglichen. Da auch in den gemäss Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichen Grund (E-VgP) zu schaffenden Zentrumszonen nicht längerfristig auf öffentlichem Grund parkiert werden kann, sollen die dort angesiedelten Personen bzw. Betriebe ebenfalls die Möglichkeit haben, eine Parkierungsbewilligung zu beziehen. Diese wird für ein in der Nähe liegendes Gebiet mit Anwohnerbevorzugung erteilt. Lit. b: Einwohnerinnen und Einwohner von Aussenwachen ohne ausreichenden Anschluss an den öffentlichen Verkehr sollen ebenfalls eine Parkierungsbewilligung beziehen können, um so die Möglichkeit zu haben, im Sinne von «Park-and-Ride» ihr Fahrzeug in der Nähe eines öV-Anschlusses längere Zeit abstellen und so für den weiteren Weg die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen zu können.

Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in blauen Zonen (Parkkartenvorschriften) vom 17. Juni 1987	Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (PBZ) (Entwurf Januar 2019)	Kommentar
³ Anderen von der Parkierungsbeschränkung in einer Zone gleichermassen Betroffenen kann für einen leichten Motorwagen ebenfalls eine Parkierungsbewilligung erteilt werden, je nach den Umständen mit Befristung.	³ Bezugsberechtigte Personen und Betriebe gemäss Abs. 1 und 2 lit. a können für ihren Besuch oder ihre Kundschaft Tagesbewilligungen beziehen.	Mit dieser Bestimmung wird die heutige Praxis, wonach bezugsberechtigte Anwohnende und Betriebe für Besuch und Kundschaft Tagesbewilligungen beziehen können, in der Verordnung verankert. Sollte – entgegen der bisherigen Erfahrungen mit der langjährigen Praxis – ein einzelner Bewilligungsnahmer seine Bezugsberechtigung für Tagesbewilligungen überstrapazieren, so kann dies gestützt auf Art. 6 unterbunden werden. Für den bisherigen Abs. 3 siehe Art. 4 und 5 des Entwurfes.
	⁴ Keine Parkierungsbewilligung erhalten Personen und Betriebe, welche in Liegenschaften domiziliert sind, für die die minimal erforderliche Parkplatzzahl herabgesetzt wurde.	Neuer Abs. 4: Die neue städtische Parkplatzverordnung (PPVO), welche zurzeit im Grossen Gemeinderat behandelt wird, ermöglicht es, die minimal erforderliche Parkplatzzahl für Bewohnende und Beschäftigte in einer Liegenschaft zu unterschreiten. Die Herabsetzung wird im Grundbuch angemerkt. Es wäre systemwidrig, wenn Bewohnenden und in solchen autoarmen oder autofreien Liegenschaften domizilierten Betrieben eine Anwohnerbewilligung für die Blaue Zone erteilt würde. Reichen die Parkplätze dieser autoarmen oder autofreien Liegenschaften nicht, so sind die erforderlichen Parkplätze nachträglich zu erstellen, bevor auf den öffentlichen Grund ausgewichen wird (Art. 5 Abs. 3 lit. c und Art. 6 Abs. 3 Entwurf PPVO vom 20. Juni 2018).
	Art. 4 Parkierungsbewilligung für Gewerbetreibende	

Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in blauen Zonen (Parkkartenvorschriften) vom 17. Juni 1987	Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (PBZ) (Entwurf Januar 2019)	Kommentar
	¹ Gewerbliche Dienstleister im Auftrag von Anwohnenden oder in der Blauen Zone ansässigen Betrieben erhalten für leichte Motorwagen eine Parkierungsbewilligung, die entweder für einzelne Gebiete mit Anwohnerbevorzugung oder stadtweit gilt. ² Die Parkierungsbewilligungen werden nur für Fahrzeuge erteilt, die unmittelbar gewerblichen Zwecken dienen. Die Fahrzeuge müssen mit einer Werkstatteinrichtung ausgerüstet sein oder hauptsächlich zum Transport von Materialien und Werkzeugen verwendet werden, die keinen Güterumschlag zulassen. ³ Die Parkierungsbewilligung darf nur für die Dauer der effektiven gewerblichen Tätigkeit eingesetzt werden.	Neue Bestimmung. Die bisherige Praxis zur Erteilung der Parkierungsbewilligung für Gewerbetreibende (Gewerbebewilligungen) wird neu in der Verordnung verankert. Gewerbetreibende, welche im Auftrag von Anwohnenden oder ansässigen Betrieben regelmässig in der neu flächendeckend einzuführenden Blauen Zone eine Dienstleistung erbringen, erhalten eine Bewilligung für diejenigen Fahrzeuge, welche aus betrieblichen Gründen zwingend in der Nähe des Einsatzortes abgestellt werden müssen. Keine Bewilligung wird erteilt, wenn es zugemutet werden kann, das Arbeitsmaterial im Rahmen von Güterumschlag auszuladen und das Fahrzeug danach regulär auf einem bewirtschafteten Parkplatz abzustellen. Diese Bewilligungen werden grundsätzlich nicht auf ein bestimmtes Gebiet mit Anwohnerbevorzugung beschränkt, da diese Gewerbetreibenden in der Regel auch stadtweit im Einsatz sind. Die Gewerbebewilligung gilt nur während der Dauer der gewerblichen Tätigkeit. Ausserhalb dieser Zeit darf sie nicht genutzt werden.
	Art. 5 Sonderbewilligungen	
	Der Stadtrat kann weitere Bewilligungskategorien festlegen für Personengruppen, die vom Parkierungsregime Blaue Zone im gleichen Mass betroffen sind wie die Anspruchsberechtigten gemäss Art. 3 und Art. 4.	Bisheriger Art. 2 Abs. 3. Die Erfahrung zeigt, dass eine abschliessende Aufzählung wie sie in den neuen Art. 3 und 4 vorgenommen wird, nie alle Fälle, in denen nach objektiven Gesichtspunkten die Erteilung einer Parkierungsbewilligung gerechtfertigt ist, abdecken kann.

Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in blauen Zonen (Parkkartenvorschriften) vom 17. Juni 1987	Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (PBZ) (Entwurf Januar 2019)	Kommentar
---	---	------------------

		Daher ist an einer Kategorie «Sonderbewilligungen» festzuhalten. In diese Kategorie können beispielsweise Personen fallen, deren Arbeitsort in der Blauen Zone liegt und die Schichtarbeit leisten, die Schichtwechsel aber ausserhalb der Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs liegen.
Art. 3 Anzahl Bewilligungen	Art. 6 Anzahl Parkierungsbewilligungen	Redaktionelle Anpassung
In besonderen Fällen kann die Anzahl der Parkierungsbewilligungen beschränkt werden.	In besonderen Fällen kann die Anzahl der Parkierungsbewilligungen pro berechtigter Person oder berechtigtem Betrieb beschränkt werden.	Präzisierung der bisherigen Bestimmung, welche der Verhinderung von Missbräuchen dient. So kann etwa die Anzahl Karten für einen Betrieb beschränkt werden, wenn dieser Fahrzeuge der auswärts wohnenden Mitarbeitenden auf sich einlöst, damit diese in der Blauen Zone beim Arbeitsort parkieren können; die Parkierungsbewilligungen sollen nicht für Pendlerinteressen missbraucht werden. Die Bestimmung dient nicht zur generellen zahlenmässigen Beschränkung der Parkierungsbewilligungen für eine bestimmte Zone.
Art. 4 Geltungsbereich Zeitlich / Räumlich	Art. 7 Inhalt der Bewilligung	Redaktionelle Anpassung
¹ Die Parkierungsbewilligung berechtigt, das in der Bewilligung bezeichnete Fahrzeug in hierfür besonders signalisierten Bereichen während unbeschränkter Zeit stehenzulassen. Die Bewilligung entbindet nicht von der Pflicht, vorübergehende Verkehrsbeschränkungen bei Baustellen oder Festanlässen zu beachten.	¹ Die Parkierungsbewilligung berechtigt dazu, das darin aufgeführte Fahrzeug in dem in der Bewilligung bezeichneten Gebiet mit Anwohnerbevorzugung zeitlich unbeschränkt zu parkieren. ² Im Einzelfall gelten die mit der Bewilligung verbundenen Auflagen und Bedingungen. Ausnahmsweise kann die Bewilligung für mehrere Fahrzeuge und Gebiete erteilt werden.	Neue Absatznummerierung und neue Gliederung des bisherigen Art. 4. Bisheriger Abs. 1 zweiter Satz wird aufgehoben, da derartige Anordnungen von Gesetzes wegen zu beachten sind (betr. Gebühren s. Art. 9). Parkierungsbewilligungen für einzelne Parkfelder (bisheriger Abs. 2) werden nicht mehr erteilt.

Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in blauen Zonen (Parkkartenvorschriften) vom 17. Juni 1987	Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (PBZ) (Entwurf Januar 2019)	Kommentar
---	---	------------------

² Die Parkierungsbewilligung gilt für die auf der Parkkarte bezeichnete Zone und unter Umständen für das darauf vermerkte Parkfeld. In besonderen Fällen kann eine Parkierungsbewilligung für eine andere oder für mehrere Zonen erteilt werden. Die Parkierungsbewilligung berechtigt ausschliesslich in denjenigen blauen Zonen zum unbeschränkten Parkieren, wo dies mit der Zusatztafel "Mit Parkkarte unbeschränkt" besonders signalisiert ist. Die Parkierungsbewilligung gibt keinen Anspruch auf einen Parkplatz.	³ Die Parkierungsbewilligung gibt keinen Anspruch auf einen Parkplatz.	Die bisherigen Abs. 1 und Abs. 2 3. Satz werden in einer Bestimmung zusammengefasst.
Art. 5 Gültigkeitsdauer	Art. 8 Gültigkeitsdauer der Bewilligung	Redaktionelle Anpassung
Eine Parkierungsbewilligung wird in der Regel für die Dauer eines Kalenderjahres erteilt. In besonderen Fällen kann eine Bewilligung für eine kürzere Dauer erteilt werden.	¹ Eine Parkierungsbewilligung wird in der Regel als Jahres- oder Tagesbewilligung ausgestellt. ² In besonderen Fällen kann eine Bewilligung für eine andere Dauer ausgestellt werden.	Neue Absatznummerierung Hauptsächlich werden Jahres- und Tagesbewilligungen ausgestellt. Bei Bedarf sollen aber auch Parkierungsbewilligungen für einen Monat ausgestellt werden können, z.B. bei vorübergehendem Aufenthalt oder vorübergehender gewerblicher Tätigkeit in Winterthur. Die Flexibilität bei der Gültigkeitsdauer ermöglicht künftig auch eine vereinfachte Kombination mit einer Nachtparkbewilligung.
Art. 6 Gebühr	Art. 9 Gebühren	Redaktionelle Anpassung
Für die Erteilung einer Parkierungsbewilligung wird eine Gebühr erhoben, wofür das Departement Sicherheit eine Gebührenordnung erlässt. Während	¹ Für die Parkierungsbewilligung ist eine Gebühr zu entrichten.	Das zeitlich unbeschränkte Parkieren in einer Blauen Zone stellt gesteigerten Gemeingebrauch

Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in blauen Zonen (Parkkartenvorschriften) vom 17. Juni 1987	Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (PBZ) (Entwurf Januar 2019)	Kommentar
---	---	------------------

einer allfälligen Versuchsperiode werden keine Gebühren erhoben.		dar, der mittels einem Gesetz im formellen Sinne gebührenpflichtig erklärt werden kann. Die Zuständigkeit des Stadtrates zur Festsetzung der Gebühren ist im neuen Art. 10 Abs. 1 geregelt. Versuchsperioden werden nicht mehr angewendet.
	² Die Jahresgebühren betragen: a) Fr. 200.- bis Fr. 300.- für Parkierungsbewilligungen für Einwohnerinnen und Einwohner sowie ansässige Betriebe gemäss Art. 3 Abs. 1 und 2 (ohne gleichzeitiges Nachtparkieren); b) Fr. 50.- bis Fr. 100.- für Parkierungsbewilligungen für Einwohnerinnen und Einwohner sowie ansässige Betriebe gemäss Art. 3 Abs. 1 und 2 (bei gleichzeitigem Nachtparkieren); c) Fr. 200.- bis Fr. 400.- für Parkierungsbewilligungen für Gewerbetreibende gemäss Art. 4 mit Gültigkeit für ein Fahrzeug; d) Fr. 300.- bis Fr. 500.- für Parkierungsbewilligungen für Gewerbetreibende gemäss Art. 4 mit Gültigkeit für eines von max. fünf aufgeführten Fahrzeugen; e) Fr. 50.- bis Fr. 300.- für Sonderbewilligungen gemäss Art. 5.	Aufgrund der gemeinderätlichen Zuständigkeit zum Erlass der Verordnung werden neu auch die Gebühren stufengerecht geregelt. Innerhalb des Gebührenrahmens setzt der Stadtrat die Gebühren fest. Lit. b: Diese Regelung ermöglicht es, die Gebühren für die Kombination Nachtparkieren/Anwohnerbevorzugung auf dem heutigen Stand zu belassen. Lit. c und d: Die Kosten von heute Fr. 80.- für eine Parkierungsbewilligung für Gewerbetreibende (Gewerbebewilligung für alle Zonen) stehen in einem Missverhältnis zum Nutzen, welcher Bewilligungsinhabende aus der Bewilligung ziehen und sollen bezüglich Höhe mit anderen Städten vergleichbar sein. Der Aufwand für die Erteilung der Gewerbebewilligung mit einem Kontrollschild ist höher als für die Erteilung einer Bewilligung für Anwohnende und ansässige Betriebe, weshalb eine höhere Gebühr gerechtfertigt ist. Die Unterscheidung zwischen Gewerbebewilligungen mit einem und solchen mit mehreren aufgeführten Kontrollschildern rechtfertigt sich ebenfalls durch aufwendigere Abklärungen bei der Erteilung sowie durch den grösseren Kontrollaufwand.

Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in blauen Zonen (Parkkartenvorschriften) vom 17. Juni 1987	Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (PBZ) (Entwurf Januar 2019)	Kommentar
---	---	------------------

	³ Die Gebühren für Tagesbewilligungen betragen Fr. 10.- bis Fr. 20.-.	Für Tagesbewilligungen wird ebenfalls ein Gebührenrahmen festgelegt, innerhalb dessen der Stadtrat die Gebühren festsetzt. Da in Zukunft Parkierungsbewilligungen in erster Linie papierlos ausgestellt werden sollen, werden auch keine Bewilligungs-Blöcke mehr verwendet. Für den Bezug einer grösseren Zahl von Tagesbewilligungen wird kein Rabatt mehr gewährt, da dies die grundlegende Zielsetzung, mit der monetären Bewirtschaftung der Parkierung Lenkungswirkung zu erreichen, verwässert.
	Art. 10 Festlegung der Gebühren	
	Der Stadtrat legt die Gebühren für die jeweiligen Kategorien von Parkierungsbewilligungen innerhalb der obenstehenden Bandbreiten fest. Er kann in besonderen Fällen Ausnahmen von der Gebührenpflicht gestatten.	Neuer Artikel, der klarstellt, dass der Stadtrat den gemäss Art. 9 offenstehenden Gebührenrahmen für die mit dem Vollzug betraute Stadtpolizei näher eingrenzen soll. In besonderen, eng zu begrenzenden Ausnahmefällen kann er Ausnahmen von der Gebührenpflicht gestatten; zu denken ist insb. an Piktetfahrzeuge der Stadtverwaltung.
Art. 7 Parkkarten		
Als Parkierungsbewilligung wird eine Parkkarte abgegeben, die zusammen mit dem Kontrollschild als Kontrollmittel dient. Die Parkkarte des Fahrzeuges ist gut sichtbar hinter der Frontscheibe anzubringen, wenn das Fahrzeug in der entsprechenden Zone parkiert wird.		Da vorgesehen ist, zukünftig auf das Ausstellen von Parkkarten zu verzichten und eine Online-Lösung anzubieten («Parkkartenportal»), kann diese Vollzugsregelung gestrichen werden; eine allfällig notwendige Übergangsregelung kann der Stadtrat im Rahmen der Vollzugsvorschriften (s. Art. 15) treffen.

Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in blauen Zonen (Parkkartenvorschriften) vom 17. Juni 1987	Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (PBZ) (Entwurf Januar 2019)	Kommentar
---	---	------------------

Art. 8 Verfahren	Art. 11 Verfahren	
Die Parkkarten werden auf begründetes Gesuch hin von der Stadtpolizei abgegeben. Es ist Sache des Gesuchstellers, seine Berechtigung mit geeigneten Beweismitteln nachzuweisen.	¹ Die Parkierungsbewilligungen werden auf begründetes Gesuch hin erteilt. ² Es ist Sache der Gesuchstellenden, ihre Berechtigung mit geeigneten Beweismitteln nachzuweisen. ³ Die Gebühr ist im Voraus für das ganze Kalenderjahr beziehungsweise die ganze Gültigkeitsdauer zu entrichten.	Redaktionelle Anpassungen und Festlegung, dass eine Vorauszahlungspflicht besteht.

Art. 9 Änderung der Voraussetzungen	Art. 12 Änderung der Voraussetzungen	
Ändern sich die auf der Bewilligung vermerkten Tatsachen, ist der Stadtpolizei davon innert 14 Tagen Meldung zu erstatten.	Entfällt die Bezugsberechtigung oder ändern sich die der Bewilligung zugrundeliegenden Umstände, so hat dies die Bewilligungsinhaberin bzw. der Bewilligungsinhaber innert 14 Tagen zu melden.	Redaktionelle Anpassung Ein Anwendungsfall ist bspw. der Wechsel des Kontrollschildes.
Art. 10 Entzug der Bewilligung	Art. 13 Entzug der Bewilligung	
Bewilligungen können für eine bestimmte Zeit oder dauernd entzogen werden, wenn die Voraussetzungen für deren Erteilung nicht oder nicht mehr gegeben sind oder wenn die Parkkarte missbräuchlich verwendet worden ist.	Parkierungsbewilligungen können entzogen werden, wenn a) die Voraussetzungen für deren Erteilung nicht oder nicht mehr gegeben sind oder b) die Bewilligung missbräuchlich verwendet wurde.	Als Missbrauch gelten insbesondere das Erschleichen und Fälschen von Bewilligungen, das Verwenden solcher Bewilligungen sowie das vorschriftswidrige Verwenden einer gültigen Bewilligung.
Art. 12 Strafbestimmungen	Art. 14 Strafbestimmungen	

Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in blauen Zonen (Parkkartenvorschriften) vom 17. Juni 1987	Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (PBZ) (Entwurf Januar 2019)	Kommentar
---	---	------------------

Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschriften werden mit Polizeibusse bis zu Fr. 100.-- geahndet.	Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung oder gestützt darauf erlassene Anordnungen werden mit Busse bis Fr. 100.- geahndet.	Auch Widerhandlungen gegen Anordnungen, welche gestützt auf diese Verordnung erlassen werden, sollen geahndet werden können. Die Strafe für Übertretungen des kommunalen Rechts ist Busse.
Art. 11 Vollzugsvorschriften	Art. 15 Vollzug	Neue Artikel- und Absatznummerierung
Der Polizeikommandant erlässt Vollzugsvorschriften.	¹ Der Stadtrat erlässt die notwendigen Vollzugsvorschriften.	Der Stadtrat wird formell ermächtigt, Vollzugsvorschriften zu erlassen.
	² Er kann insbesondere die Form der Bewilligungen festlegen oder die Kombination mit anderen Bewilligungen vorsehen.	Analog der Regelung im Entwurf zur neuen Nachtparkierverordnung (s. Art. 5 Abs. 3 E-NPV) kann der Stadtrat im Rahmen dieser Ausführungsbestimmungen der zukünftigen Entwicklung Rechnung tragend auch Online-Bewilligungen und «papierlose» Kontrollsysteme einführen.
Art. 13 Inkrafttreten	Art. 16 Inkrafttreten	
Diese Vorschriften werden auf den vom Stadtrat zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft gesetzt, spätestens dann, wenn die ersten Teilgebiete zum Schutz der Wohnquartiere als Pilotversuch vom hierfür zuständigen Polizeikommandanten verfügt sind. Die Vorschriften sind am 13. Juni 1988 in Kraft getreten.	Der Stadtrat bestimmt das Inkrafttreten dieser Verordnung. Auf diesen Zeitpunkt hin werden die Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in blauen Zonen (Parkkartenvorschriften) vom 17. Juni 1987 aufgehoben.	
Winterthur, den 17. Juni 1987 Im Namen des Stadtrates Der Stadtpräsident: U. Widmer		

Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in blauen Zonen (Parkkartenvorschriften) vom 17. Juni 1987	Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (PBZ) (Entwurf Januar 2019)	Kommentar
---	---	------------------

Der Stadtschreiber: H. Birchler		
---------------------------------	--	--

Nachtparkierverordnung (NPV) – Entwurf Januar 2019

	Art. 1 Zweck Diese Verordnung regelt das regelmässige nächtliche Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund oder auf allgemein zugänglichen städtischen Parkplätzen.
	<u>Kommentar:</u> <i>Einleitung:</i> <i>Das regelmässige nächtliche Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichen Grund, das sog. Nachtparkieren, stellt gesteigerten Gemeindegebrauch dar.</i> <i>Mit einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage können die Gemeinden diese Nutzung des öffentlichen Grundes für bewilligungspflichtig erklären und dafür auch eine Benutzungsgebühr erheben. Die Gebührenpflicht hat daher ihre Rechtsgrundlage nicht etwa im Strassenverkehrsrecht des Bundes, sondern sie basieren auf dem Recht des Gemeinwesens, selber über seinen öffentlichen Grund zu verfügen. Aus diesem Grund können Nachtparkiergebühren nicht nur an Orten ohne Parkierungsbeschränkung, sondern auch in Blauen Zonen oder auf (tagsüber) gebührenpflichtigen Parkplätzen erhoben werden.</i>
1	Art. 2 Bewilligungspflicht Das regelmässige Abstellen von mehrspurigen Motorfahrzeugen oder Fahrzeuganhängern nachts zwischen 24.00 Uhr und 07.00 Uhr auf öffentlichem Grund oder auf allgemein zugänglichen städtischen Parkplätzen ist bewilligungspflichtig.
2	Regelmässigkeit im Sinne dieser Verordnung liegt vor, wenn festgestellt wird, dass ein Fahrzeug innerhalb einer Kontrollperiode dreimal oder häufiger nachts bei Kontrollen auf öffentlichem Grund oder auf allgemein zugänglichen städtischen Parkplätzen parkiert ist.
	<u>Kommentar:</u> <i>Abs. 1: Die Bewilligungspflicht entspricht der heutigen Regelung. Die bewilligungspflichtigen Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkategorien werden neu genauer umschrieben. Motorräder bzw. andere einspurige Fahrzeuge sind – wie heute – nicht gebührenpflichtig. Klargestellt wird aber, dass auch dreirädrige Fahrzeugzeuge (= mehrspurige Fahrzeuge) gebührenpflichtig sind, sofern damit gesteigerter Gemeindegebrauch im Sinne dieser Verordnung ausgeübt wird. Präzisiert wird weiter, zu welchen Zeiten das nächtliche Dauerparkieren gebührenpflichtig ist.</i> <i>Abs. 2: Gesteigerter Gemeindegebrauch im Sinne dieser Verordnung übt aus, wer sein Fahrzeug regelmässig nachts auf öffentlichem Grund parkiert (sog. Laternengarage). Gesteigerter Gemeindegebrauch liegt vor, wenn innerhalb einer Kontrollperiode ein Fahrzeug dreimal oder häufiger nachts auf öffentlichem Grund oder auf allgemein zugänglichen städtischen Parkplätzen angetroffen wird. Die Kontrollperioden dauern jeweils mehrere Wochen, sodass nicht nur eine Momentaufnahme einer Woche entsteht, sondern das Parkierungsverhalten über eine längere Zeit abgebildet wird. Dieses Vorgehen wird in Winterthur bereits seit vielen Jahren praktiziert und entspricht der üblichen Praxis zur Kontrolle der Nachtparkiergebühren. Auch in der Rechtsprechung wurde diese Praxis in der Vergangenheit stets als zulässig und zweckmässig beurteilt.</i>
1	Art. 3 Berechtigte Die Bewilligung wird dem Fahrzeugbesitzer für das Fahrzeug mit einem bestimmten Kontrollschild erteilt. Als Fahrzeugbesitzer gilt der Halter desselben oder diejenige Person, der das Fahrzeug zur selbständigen Benützung während längerer Dauer überlassen wird.
2	Keine Bewilligung erhalten Personen, welche in Liegenschaften domiziliert sind, für welche die minimal erforderliche Parkplatzzahl herabgesetzt wurde.

	<u>Kommentar:</u> <i>Abs. 1 entspricht inhaltlich der heutigen Situation. Angeknüpft wird ausschliesslich am Umstand, dass eine Person mit einem Fahrzeug gesteigerten Gemeindegebrauch ausübt. Dabei spielt es keine Rolle, ob diese Person in Winterthur ihren Wohnsitz hat, als Wochenaufenthalter gemeldet ist oder nur oft in Winterthur zu Besuch ist und dabei auch regelmässig im Sinne der Verordnung nachts auf öffentlichem Grund parkiert. Derzeit bezahlen mehr als 600 auswärtige Personen in Winterthur Nachtparkiergebühren.</i> <i>Auch Personen, welche zwar über eine private Parkierungsmöglichkeit verfügen, ihr Fahrzeug jedoch trotzdem regelmässig nachts auf öffentlichem Grund parkieren, üben gesteigerten Gemeindegebrauch aus und haben dafür Nachtparkiergebühren zu entrichten.</i> <i>Abs. 1 stellt daher klar, wem die Bewilligung erteilt wird und wer damit auch verpflichtet ist, die Gebühren zu entrichten. Erfasst werden insbesondere auch Besitzer von Geschäftsfahrzeugen, über welche sie frei verfügen können, die aber auf einen anderen Halter eingelöst sind. Die Formulierung hat sich bewährt und kaum je Anlass zu Fragen oder Problemen gegeben.</i> <i>Abs. 2: Die neue städtische Parkplatzverordnung (PPVO), welche zur Zeit im Grossen Gemeinderat beraten wird, ermöglicht es, die minimal erforderliche Parkplatzzahl für Bewohnende und Beschäftigte in einer Liegenschaft zu unterschreiten. Die Herabsetzung ist im Grundbuch anzumerken. Es wäre aber systemwidrig, wenn Bewohnenden und Beschäftigten solcher autoarmen oder autofreien Liegenschaften eine Bewilligung zum Nachtparkieren erteilt würde. Reichen die Parkplätze dieser autoarmen oder autofreien Liegenschaften nicht, so sind die erforderlichen Parkplätze nachträglich zu erstellen, bevor auf den öffentlichen Grund ausgewichen wird (Art. 5 Abs. 3 lit. c und Art. 6 Abs. 3 Entwurf PPVO vom 20. Juni 2018).</i>
	Art. 4 Inhalt der Bewilligung / Platzanspruch Die Bewilligung berechtigt dazu, das Fahrzeug im Rahmen der jeweils geltenden Vorschriften regelmässig nachts auf öffentlichem Grund oder auf allgemein zugänglichen städtischen Parkplätzen zu parkieren. Sie verschafft keinen Anspruch auf einen Platz oder eine bestimmte Parkfläche.
	<u>Kommentar:</u> <i>Aus heutiger Verordnung übernommen.</i> <i>Damit ist es dem Bewilligungsinhaber erlaubt, sein Fahrzeug regelmässig nachts auf öffentlichem Grund zu parkieren. Beim Parkieren sind die strassenverkehrsrechtlichen Vorschriften zu beachten (z.B. signalisierte Halte- oder Parkverbote, freizuhaltende Zufahrten, Abstand zu Fussgängerstreifen und Verzweigungen etc.). Mit der Bewilligung wird jedoch kein freier Parkplatz garantiert und auch nicht die Möglichkeit, das Fahrzeug in unmittelbarer Nähe zum Wohnort abzustellen. Die Bewilligung verschafft insbesondere nicht diejenigen Rechte, wie sie etwa aus einem Mietvertrag resultieren.</i>
	Art. 5 Bewilligungserteilung und -erneuerung
1	Die Bewilligung wird auf Gesuch hin ausgestellt.
2	Sie wird für eine bestimmte Dauer ausgestellt und erlischt mit deren Ablauf. Wird die Gebühr für die nächste Bewilligungsperiode vor Erlöschen der vorangehenden Bewilligung bezahlt, erneuert sich die Bewilligung für die betreffende Dauer.
3	Der Stadtrat regelt die weiteren Einzelheiten. Er kann insbesondere die Form der Bewilligung festlegen oder die Kombination mit anderen Bewilligungen vorsehen.
	<u>Kommentar:</u> <i>Abs. 1 stellt klar, dass die Bewilligung nur auf Gesuch hin ausgestellt wird, Fahrzeugbesitzer demnach eine solche beantragen müssen. Dies stellt gegenüber der Verordnung aus dem Jahre 1965 ein Systemwechsel dar: Aufgrund des Umstandes, dass damals in Winterthur erstmals eine Nachtparkbewilligung eingeführt wurde, wurde allen Nutzerinnen und Nutzern pauschal die</i>

	<i>Bewilligung erteilt. Zukünftig soll ein ordentliches verwaltungsrechtliches Bewilligungsverfahren zur Anwendung kommen, das stets ein Gesuch voraussetzt. Benötigt ein Fahrzeugbesitzer eine Bewilligung, hat er indessen im Rahmen von Art. 2 Anspruch darauf.</i> <i>Unterlässt es ein Fahrzeugbesitzer, eine Bewilligung zu beantragen, übt er gesteigerten Gemeingebrauch ohne Bewilligung aus und begeht damit eine Ordnungswidrigkeit. Bei erstmaliger Erfassung erfolgt der im Kommentar zu Art. 7 beschriebene Ablauf (Ansetzung Frist für Gesuch, Androhung einer Busse im Unterlassungsfall).</i> <i>Abs. 2: Neu gilt die Bewilligung nicht mehr unbefristet, sondern wird für eine bestimmte Dauer (zwischen einem Monat und einem Jahr) ausgestellt. Fahrzeugbesitzer können in diesem Rahmen die Bewilligungsdauer selber bestimmen. Wird die Gebühr für die anschliessende Bewilligungsperiode vor Erlöschen der laufenden Bewilligung bezahlt, verlängert sich diese nahtlos. Wird die Gebühr nicht bezahlt, erlischt die Bewilligung ohne weiteres. Wird das Fahrzeug danach in den Kontrollen erfasst, kommt ebenfalls der im Kommentar zu Art. 7 beschriebene Ablauf zur Anwendung.</i> <i>Abs. 3: Die Regelung weiterer Einzelheiten im Zusammenhang mit der Bewilligungserteilung wird dem Stadtrat übertragen. Einerseits handelt es sich dabei um eine klassische Vollzugsaufgabe, welche in die Zuständigkeit der Exekutive fällt. Andererseits wird dadurch die in der Praxis notwendige Flexibilität geschaffen.</i> <i>Im Rahmen dieser Ausführungsbestimmungen kann auch zukünftigen Entwicklungen Rechnung getragen (z.B. eine IT-basierte Lösung) oder die Kombination mit einer Anwohnerparkkarte für die Blaue Zone ermöglicht werden.</i>
	Art. 6 Gebühren
1	Für die Bewilligung ist eine Gebühr zu entrichten. Die Monatsgebühren betragen: a) Fr. 55.- bis Fr. 75.- für Fahrzeuge und Anhänger bis und mit 3,5 t Gesamtgewicht und b) Fr. 90.- bis Fr. 120.- für Fahrzeuge und Anhänger mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t.
2	Der Stadtrat legt die Gebühren innerhalb dieser Bandbreite fest. Er kann in besonderen Fällen Ausnahmen von der Gebührenpflicht gestatten.
	<u>Kommentar:</u> <i>In Abs. 1 ist die Gebührenpflicht sowie der Gebührenrahmen festgehalten. Bei der Gebührenerhebung wird auch weiterhin zwischen kleineren und grösseren Fahrzeugen unterschieden. Die bisherige Unterscheidung der Fahrzeugkategorien gemäss Art. 4 Abs. 1 bot in der Praxis einige Schwierigkeiten, weshalb neu auf das Gesamtgewicht gemäss Fahrzeugausweis abgestellt wird. Auf diese Weise kann die Unterscheidung problemlos vorgenommen werden. Heute fallen praktisch alle gebührenpflichtigen Fahrzeuge in die erste Kategorie.</i> <i>Anstelle des bisherigen Erhöhungsvorbehaltes von Art. 4 Abs. 3 wird ein Gebührenrahmen vorgeschlagen, wie er auch bei der Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (Parkkartenvorschriften) vorgesehen ist. Innerhalb dieses vom Grossen Gemeinderat vorgegebenen Rahmens soll der Stadtrat Gebührenanpassungen vornehmen können.</i> <i>Seit Inkrafttreten der Verordnung vor über 50 Jahren haben sich die Verhältnisse in Bezug auf die Parkierung in der Stadt Winterthur stark verändert. So ist insbesondere auch der "Wert" einer Parkierungsmöglichkeit auf öffentlichem Grund für den Einzelnen angestiegen, entsprechend den Mietkosten für eine private Parkierungsmöglichkeit. Die Leistung, welche der einzelne Fahrzeugbesitzer daher mit dem nächtlichen Dauerparkieren in Anspruch nimmt, kann ohne weiteres mit privaten Angeboten verglichen werden; die Höhe der Nachtparkiergebühr soll daher auch inskünftig dieses Verhältnis widerspiegeln. Weiter hat das städtische Gesamtverkehrskonzept auch zum Ziel, das kontinuierliche Verkehrswachstum in der Stadt Winterthur in nachhaltigere Bahnen zu lenken und die Funktionsfähigkeit des innerstädtischen Verkehrsnetzes aufrecht zu erhalten. Unter diesem Gesichtspunkt rechtfertigt es sich, bei der Festsetzung der Nachtparkiergebühren auch eine gewisse Lenkungs Komponente zu berücksichtigen. Gestützt auf diese Überlegungen hat der Stadtrat mit Beschluss vom 9. April 2014 die Nachtparkiergebühren in dem ihm</i>

	zur Verfügung stehenden Rahmen angehoben. Im Rahmen des dagegen angehobenen Rechtsmittelverfahrens wurde die Gebührenerhöhung vom Bezirksrat als zulässig und zweckmässig erachtet. <i>Abs. 2: Nach der letzten Gebührenanpassung von 2014 ist zwar in nächster Zeit nicht mit einer weiteren Gebührenerhöhung zu rechnen. Dennoch ist es angemessen, dem Stadtrat für allfällige künftige Anpassungen einen gewissen Spielraum zu gewähren. Der neu vorgeschlagene Gebührenrahmen legt den unteren Rahmen bei den Gebühren aus dem Jahr 2014 fest (Fr. 55.- pro Monat für Personenwagen und deren Anhänger, Fr. 90.- für Lastwagen und übrige Fahrzeuge). Für den oberen Rahmen wird ein Spielraum von Fr. 20.- für Fahrzeuge bis 3,5 t und Fr. 30.- für Fahrzeuge über 3,5 t vorgeschlagen. In besonderen, eng zu begrenzenden Fällen kann der Ausnahmen von der grundsätzlichen Gebührenpflicht gestatten; zu denken ist insbesondere an Piktettfahrzeuge des öffentlichen Dienstes der Stadt Winterthur.</i>
	Art. 7 Vollzug
1	Der Stadtrat erlässt die notwendigen Vollzugsbestimmungen.
2	Die Durchführung von Kontrollaufgaben kann an geeignete Dritte übertragen werden.
	<u>Kommentar:</u> <i>Abs. 1 entspricht inhaltlich dem heutigen Art. 10: Der Stadtrat soll die notwendigen Vollzugsvorschriften erlassen. Dazu gehören unter anderem die Festsetzung der Zahlungstermine sowie der möglichen Bewilligungsdauer, ausgehend von einer Mindestdauer von einem Monat bis zur Maximaldauer von einem Jahr. Weiter ist bei Jahresbewilligungen eine Rückerstattungsmöglichkeit der Gebühren vorgesehen, wenn die Bewilligung im Laufe des Jahres aus unvorhergesehenen Gründen nicht mehr benötigt wird. In diesem Fall hat der Fahrzeughalter das Begehren substantiell zu begründen und entsprechende Belege einzureichen.</i> <i>Abs. 2 schafft die Grundlage dafür, dass mit der Durchführung der Kontrollen auch private Organisationen betraut werden können. In Frage für einen solchen Auftrag kommen Firmen und/oder Organisationen, welche bereits über Erfahrung auf diesem Gebiet und über entsprechend ausgebildetes Personal verfügen. Bei der Kontrolle des ruhenden Verkehrs (KRV) in Winterthur bewährt sich eine solche Delegation bereits seit zehn Jahren. Delegiert wird dabei lediglich die Durchführung der Kontrollen selber, für die Rechnungsstellung und das gesamte Bewilligungswesen sowie für die Ahndung allfälliger Widerhandlungen gegen die Verordnung soll die Stadtpolizei zuständig bleiben.</i>
	Art. 8 Strafbestimmung Wer ein Fahrzeug ohne Bewilligung regelmässig nachts auf öffentlichem Grund oder auf allgemein zugänglichen städtischen Parkplätzen abstellt, wird mit einer Busse von Fr. 250.- bestraft.
	<u>Kommentar:</u> <i>Die Sanktion für Übertretungen des kommunalen Rechts ist Busse. Verwaltungsrechtliche Sanktionen, wie etwa der Entzug oder die formelle Verweigerung der Bewilligung, erweisen sich in dieser Konstellation als nicht zielführend.</i> <i>Nach der ständigen Praxis der Stadtpolizei erfolgt eine Verzeigung an die Strafbehörde erst bei wiederholtem Missachten der Bestimmungen dieser Verordnung und nach einer entsprechenden schriftlichen Mahnung, eine Bewilligung zu beantragen:</i> <i>Wird ein Fahrzeug erstmals regelmässig im Sinne von Art. 2 Abs. 3 nachts auf öffentlichem Grund oder auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen erfasst, hat Fahrzeugbesitzer demnach noch keine Sanktion zu befürchten. Er wird dann mittels Informationsschreiben aufgefordert, innert angesetzter Frist eine Bewilligung zu beantragen. Verstreicht diese Frist ungenutzt und wird das Fahrzeug in der Folge wieder regelmässig nachts auf öffentlichem Grund parkiert angetroffen, wird der Fahrzeugbesitzer wegen Missachtung der Verordnung verzeigt. Das Informationsschreiben enthält neben der Ansetzung der Frist für das Einholen einer Bewilligung auch die Strafdrohung; es wird eingeschrieben zugestellt.</i>

<i>Die Bussenhöhe ist so anzusetzen, dass sie ihre general- wie auch spezialpräventive Wirkung entfalten kann. Mit anderen Worten muss sie so angesetzt sein, dass für Fahrzeugbesitzer ein guter Grund besteht, für das nächtliche Dauerparkieren eine Bewilligung einzuholen bzw. dass es sich nicht lohnt, es einfach darauf ankommen zu lassen. Die vorgesehene Mindesthöhe entspricht ungefähr dem fünffachen Betrag einer einfachen Monatsgebühr und bewegt sich somit im gleichen Verhältnis wie es auch beim Erlass der Verordnung 1965 vorgesehen war (damalige Monatsgebühr Fr. 10.-, Busse Fr. 50.-). Mit der Bussenhöhe wird signalisiert, dass der Einhaltung der Nachtparkierverordnung ein gewisses Gewicht beigemessen wird.</i> <i>Eine formelle Warnung vor einer Sanktion, wie sie gemäss der ständigen Praxis der Stadtpolizei angewendet wird, ist grundsätzlich nicht üblich, erscheint aber aus Sicht der Stadtpolizei als angezeigt. Zwar werden alle Neuzuzüger bei der Anmeldung in Winterthur über die Gebührenpflicht informiert werden. Gleichwohl hat es sich in der Vergangenheit immer wieder gezeigt, dass insbesondere auch auswärtige Personen keine Kenntnis über die Bewilligungspflicht des nächtlichen Dauerparkierens auf Winterthurer Strassen haben, beispielsweise weil dies in ihrer bisherigen Aufenthaltsgemeinde schlicht nicht der Fall war. Weiter kommt es auch immer wieder mal vor, dass langjährige Einwohnerinnen und Einwohner sich ein erstes Auto anschaffen und sich gar nicht (mehr) bewusst sind, dass für das regelmässige Nachparkieren auf öffentlichen Grund eine Bewilligung notwendig ist.</i> <i>Verwaltungsrechtliche Sanktionen, wie etwa der Entzug oder die formelle Verweigerung der Bewilligung, erweisen sich in dieser Konstellation als nicht zielführend.</i>	
Art. 9 Inkrafttreten Diese Verordnung tritt auf den vom Stadtrat zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft. Auf diesen Zeitpunkt hin wird die Verordnung betreffend das nächtliche Dauerparkieren vom 31. Mai 1965 aufgehoben.	
<u>Kommentar:</u> <i>Nach Eintritt der Rechtskraft soll der Stadtrat das Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung festlegen. Damit hat er die Möglichkeit, das Inkrafttreten dieser Verordnung auf jenes der übrigen, im Zuge der Parkraumplanung anzupassenden Verordnungen abzustimmen.</i>	



Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund

Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP)

vom unbekannt (Stand unbekannt)

Art. 1 Zweck und Geltungsbereich

¹ Diese Verordnung regelt die Erhebung von Kontroll- und Benutzungsgebühren für das Abstellen von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund.

² Parkplätze in Parkhäusern und Park- and Ride-Anlagen unterstehen nicht dieser Verordnung.

Art. 2 Begriffe

¹ Gebührenpflichtige Parkplätze sind diejenigen signalisierten Abstellflächen auf öffentlichem Grund, auf denen das Parkieren während der Betriebszeit nur gegen eine zu entrichtende Gebühr gestattet ist.

² Motorfahrzeug im Sinn dieser Verordnung ist jedes Strassenfahrzeug mit eigenem Antrieb. Den Motorfahrzeugen werden Anhänger gleichgestellt.

³ Kontrollgebühr ist das Entgelt für die Bereitstellung der gebührenpflichtigen Parkplätze, die Wartung der Parkuhren und die Überwachung der Parkzeitbeschränkung.

⁴ Benutzungsgebühr ist das Entgelt für die Benutzung des öffentlichen Grundes im Rahmen des gesteigerten Gemeindegebrauchs.

Art. 3 Kurzfristiges Parkieren in Stadt- und Quartierzentren

¹ In den Stadt- und Quartierzentren gemäss Art. 5 gilt das Abstellen eines Motorfahrzeugs auf einem gebührenpflichtigen Parkplatz während maximal 30 Minuten als kurzfristiges Parkieren.

² Für das kurzfristige Parkieren wird nur eine Kontrollgebühr erhoben.

³ Die Kontrollgebühr beträgt Fr. 1.- für 30 Minuten. Für das weniger als 30 Minuten dauernde Parkieren wird die Kontrollgebühr vom Stadtrat festgesetzt. Sie beträgt in den Zentrumszonen mindestens Fr. -.50.

Art. 4 Längerfristiges Parkieren in Stadt- und Quartierzentren

¹ In den Stadt- und Quartierzentren gemäss Art. 5 gilt das Abstellen eines Motorfahrzeugs auf einem gebührenpflichtigen Parkplatz während mehr als 30 Minuten als längerfristiges Parkieren, wofür neben einer Kontroll- auch eine Benutzungsgebühr erhoben wird.

² Die Kontrollgebühr beträgt Fr. 1.- für die ersten 30 Minuten und hernach Fr. 1.50 pro 60 Minuten.

³ Zusätzlich ist ab einer Dauer von 30 Minuten eine Benutzungsgebühr zu entrichten, deren Höhe vom Stadtrat festgesetzt wird. Sie beträgt grundsätzlich maximal Fr. 2.-, für schwere Motorwagen maximal Fr. 4.- für jeweils 60 Minuten.

Art. 5 Stadtzentren und Quartierzentren

¹ Als Stadt- und Quartierzentren im Sinne dieser Verordnung werden die folgenden Gebiete gemäss Plänen im Anhang festgelegt:

- a) Zentrumszone Innenstadt (Anhang 1)
- b) Zentrumszone Neuhegi (Anhang 2)
- c) Quartierzentrum Töss (Anhang 3)
- d) Quartierzentrum Wülflingen (Anhang 4)
- e) Quartierzentrum Seen (Anhang 5)
- f) Quartierzentrum Oberwinterthur (Anhang 6)

² Wo auf den Plänen Strassen oder Plätze als Grenze markiert sind, gehören diese zur betreffenden Zone.

³ In den beiden Zentrumszonen sind ausschliesslich gebührenpflichtige Parkplätze anzubieten.

Art. 6 Übriges Stadtgebiet

¹ Im übrigen Stadtgebiet wird für das Abstellen eines Motorfahrzeugs auf einem gebührenpflichtigen Parkplatz, unabhängig von der Dauer des Parkierens, grundsätzlich nur eine Kontrollgebühr erhoben.

² Die Kontrollgebühr beträgt Fr. 1.50 pro 60 Minuten.

³ An speziellen Zielorten kann der Stadtrat für das längerfristige Parkieren auch eine Benutzungsgebühr festlegen. Ihre Höhe richtet sich nach Art. 4 Abs. 3.

Art. 7 Vollzug

¹ Der Stadtrat erlässt die notwendigen Vollzugsbestimmungen wie die maximale Parkierungsdauer, die Betriebszeiten der Parkuhren und die Gebühren für angebrochene Stunden.

² Er kann in besonderen Fällen Ausnahmen von der Gebührenpflicht oder der Parkzeitbeschränkung gestatten. Der Stadtrat ist weiter ermächtigt, bestimmte Kategorien von Motorfahrzeugen von der Gebührenpflicht auszunehmen.

³ Der Stadtrat wird ermächtigt, die Festlegungen betreffend der Kontrollgebühren und das Maximum der Benutzungsgebühr der Teuerung anzupassen, wenn der Landesindex der Konsumentenpreise seit der letzten Festlegung um mindestens 10% angestiegen ist.

Art. 8 Inkrafttreten

¹ Diese Verordnung tritt auf den vom Stadtrat zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft. Auf diesen Zeitpunkt hin wird die Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund vom 24. Januar 2005 aufgehoben.

Anhänge

- Anhang 1: Plan Zentrumszone Innenstadt
- Anhang 2: Plan Zentrumszone Neuhegi
- Anhang 3: Plan Quartierzentrum Töss
- Anhang 4: Plan Quartierzentrum Wülflingen
- Anhang 5: Plan Quartierzentrum Seen
- Anhang 6: Plan Quartierzentrum Oberwinterthur

Änderungstabelle - Nach Beschluss

Beschluss	Inkrafttreten	Element	Änderung	CRS Fundstelle
keine Angabe	keine Angabe	Erlass	Erstfassung	

Änderungstabelle - Nach Artikel

Element	Beschluss	Inkrafttreten	Änderung	CRS Fundstelle
Erlass	keine Angabe	keine Angabe	Erstfassung	



Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone

Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (PBZ)

vom unbekannt (Stand unbekannt)

Art. 1 Zweck

¹ Diese Verordnung regelt das zeitlich unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone mittels Parkierungsbewilligungen.

Art. 2 Grundsatz

¹ Berechtigte nach Art. 3 und 5 dieser Verordnung erhalten auf Gesuch hin eine Parkierungsbewilligung zum zeitlich unbeschränkten Parkieren in den hierfür besonders bezeichneten Gebieten mit Anwohnerbevorzugung.

Art. 3 Parkierungsbewilligung für Anwohnende und ansässige Betriebe

¹ Einwohnerinnen und Einwohner sowie Betriebe erhalten für jeden auf ihren Namen und ihre Winterthurer Adresse eingelösten leichten Motorwagen eine Parkierungsbewilligung, wenn ihr Wohnsitz oder ihr Betriebsdomizil innerhalb der Blauen Zone liegt.

² Eine Parkierungsbewilligung erhalten zudem

- a) Einwohnerinnen und Einwohner sowie Betriebe, deren Wohnsitz oder Betriebsdomizil in einer Zentrumszone gemäss der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) liegt, sowie
- b) Einwohnerinnen und Einwohner von Winterthur mit Wohnsitz ausserhalb der Blauen Zone ohne ausreichenden Anschluss an den öffentlichen Verkehr.

³ Bezugsberechtigte Personen und Betriebe gemäss Art. 1 und 2 lit. a können für ihren Besuch oder ihre Kundschaft Tagesbewilligungen beziehen.

⁴ Keine Parkierungsbewilligung erhalten Personen und Betriebe, welche in Liegenschaften domiziliert sind, für die die minimal erforderliche Parkplatzzahl herabgesetzt wurde.

Art. 4 Parkierungsbewilligung für Gewerbebetreibende

¹ Gewerbliche Dienstleister im Auftrag von Anwohnenden oder in der Blauen Zone ansässigen Betrieben erhalten für leichte Motorwagen eine Parkierungsbewilligung, die entweder für einzelne Gebiete mit Anwohnerbevorzugung oder stadtweit gilt.

² Die Parkierungsbewilligungen werden nur für Fahrzeuge erteilt, die unmittelbar gewerblichen Zwecken dienen. Die Fahrzeuge müssen mit einer Werkstatteinrichtung ausgerüstet sein oder hauptsächlich zum Transport von Materialien und Werkzeugen verwendet werden, die keinen Güterumschlag zulassen.

³ Die Parkierungsbewilligung darf nur für die Dauer der effektiven gewerblichen Tätigkeit eingesetzt werden.

Art. 5 Sonderbewilligungen

¹ Der Stadtrat kann weitere Bewilligungskategorien festlegen für Personengruppen, die vom Parkierungsregime Blaue Zone im gleichen Mass betroffen sind wie die Anspruchsberechtigten gemäss Art. 3 und Art. 4.

Art. 6 Anzahl Parkierungsbewilligungen

¹ In besonderen Fällen kann die Anzahl der Parkierungsbewilligungen pro berechtigter Person oder berechtigtem Betrieb beschränkt werden.

Art. 7 Inhalt der Bewilligung

¹ Die Parkierungsbewilligung berechtigt dazu, das darin aufgeführte Fahrzeug in dem in der Bewilligung bezeichneten Gebiet mit Anwohnerbevorzugung zeitlich unbeschränkt zu parkieren.

² Im Einzelfall gelten die mit der Bewilligung verbundenen Auflagen und Bedingungen. Ausnahmsweise kann die Bewilligung für mehrere Fahrzeuge und Gebiete erteilt werden.

³ Die Parkierungsbewilligung gibt keinen Anspruch auf einen Parkplatz.

Art. 8 Gültigkeitsdauer der Bewilligung

¹ Eine Parkierungsbewilligung wird in der Regel als Jahres- oder Tagesbewilligung ausgestellt.

² In besonderen Fällen kann eine Bewilligung für eine andere dauer ausgestellt werden.

Art. 9 Gebühren

¹ Für die Parkierungsbewilligung ist eine Gebühr zu entrichten.

² Die Jahresgebühren betragen:

- a) Fr. 200.- bis Fr. 300.- für Parkierungsbewilligungen für Einwohnerinnen und Einwohner sowie ansässige Betriebe gemäss Art. 3 Abs. 1 und 2 (ohne gleichzeitiges Nachtparkieren);
- b) Fr. 50.- bis Fr. 100.- für Parkierungsbewilligungen für Einwohnerinnen und Einwohner sowie ansässige Betriebe gemäss Art. 3 Abs. 1 und 2 (bei gleichzeitigem Nachtparkieren);
- c) Fr. 200.- bis Fr. 400.- für Parkierungsbewilligungen für Gewerbetreibende gemäss Art. 4 mit Gültigkeit für ein Fahrzeug;
- d) Fr. 300.- bis Fr. 500.- für Parkierungsbewilligungen für Gewerbetreibende gemäss Art. 4 mit Gültigkeit für eines von max. fünf aufgeführten Fahrzeugen;
- e) Fr. 50.- bis Fr. 300.- für Sonderbewilligungen gemäss Art. 5.

³ Die Gebühr für Tagesbewilligungen betragen Fr. 10.- bis Fr. 20.-.

Art. 10 Festlegung der Gebühren

¹ Der Stadtrat legt die Gebühren für die jeweiligen Kategorien von Parkierungsbewilligungen innerhalb der obenstehenden Bandbreiten fest. Er kann in besonderen Fällen Ausnahmen von der Gebührenpflicht gestatten.

Art. 11 Verfahren

¹ Die Parkierungsbewilligungen werden auf begründetes Gesuch hin erteilt.

² Es ist Sache der Gesuchstellenden, ihre Berechtigung mit geeigneten Beweismitteln nachzuweisen.

³ Die Gebühr ist im Voraus für das ganze Kalenderjahr beziehungsweise die ganze Gültigkeitsdauer zu entrichten.

Art. 12 Änderungen der Voraussetzungen

¹ Entfällt die Bezugsberechtigung oder ändern sich die der Bewilligung zugrundeliegenden Umstände, so hat dies die Bewilligungsinhaberin bzw. der Bewilligungsinhaber innert 14 Tagen zu melden.

Art. 13 Entzug der Bewilligung

¹ Parkierungsbewilligungen können entzogen werden, wenn

- a) die Voraussetzungen für deren Erteilung nicht oder nicht mehr gegeben sind oder
- b) die Bewilligung missbräuchlich verwendet wurde.

Art. 14 Strafbestimmungen

¹ Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung oder gestützt darauf erlassene Anordnungen werden mit Busse bis Fr. 100.- geahndet.

Art. 15 Vollzug

¹ Der Stadtrat erlässt die notwendigen Vollzugsvorschriften.

² Er kann insbesondere die Form der Bewilligungen festlegen oder die Kombination mit anderen Bewilligungen vorsehen.

Art. 16 Inkrafttreten

¹ Der Stadtrat bestimmt das Inkrafttreten dieser Verordnung. Auf diesen Zeitpunkt hin werden die Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in blauen Zonen (Parkkartenvorschriften) vom 17. Juni 1987 aufgehoben.

Änderungstabelle - Nach Beschluss

Beschluss	Inkrafttreten	Element	Änderung	CRS Fundstelle
keine Angabe	keine Angabe	Erlass	Erstfassung	

Änderungstabelle - Nach Artikel

Element	Beschluss	Inkrafttreten	Änderung	CRS Fundstelle
Erlass	keine Angabe	keine Angabe	Erstfassung	



Nachtparkierverordnung

Nachtparkierverordnung (NPV)

vom unbekannt (Stand unbekannt)

Art. 1 Zweck

¹ Diese Verordnung regelt das regelmässige nächtliche Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund oder auf allgemein zugänglichen städtischen Parkplätzen.

Art. 2 Bewilligungspflicht

¹ Das regelmässige Abstellen von mehrspurigen Motorfahrzeugen oder Fahrzeuganhängern nachts zwischen 24.00 Uhr und 07.00 Uhr auf öffentlichem Grund oder auf allgemein zugänglichen städtischen Parkplätzen ist bewilligungspflichtig.

² Regelmässigkeit im Sinne dieser Verordnung liegt vor, wenn festgestellt wird, dass ein Fahrzeug innerhalb einer Kontrollperiode dreimal oder häufiger nachts bei Kontrollen auf öffentlichem Grund oder auf allgemein zugänglichen städtischen Parkplätzen parkiert ist.

Art. 3 Berechtigte

¹ Die Bewilligung wird dem Fahrzeugbesitzer für das Fahrzeug mit einem bestimmten Kontrollschild erteilt. Als Fahrzeugbesitzer gilt der Halter desselben oder diejenige Person, der das Fahrzeug zur selbständigen Benützung während längerer Dauer überlassen wird.

² Keine Bewilligung erhalten Personen, welche in Liegenschaften domiziliert sind, für welche die minimal erforderliche Parkplatzzahl herabgesetzt wurde.

Art. 4 Inhalt der Bewilligung / Platzanspruch

¹ Die Bewilligung berechtigt dazu, das Fahrzeug im Rahmen der jeweils geltenden Vorschriften regelmässig nachts auf öffentlichem Grund oder auf allgemein zugänglichen städtischen Parkplätzen zu parkieren. Sie verschafft keinen Anspruch auf einen Platz oder eine bestimmte Parkfläche.

Art. 5 Bewilligungserteilung und -erneuerung

¹ Die Bewilligung wird auf Gesuch hin ausgestellt.

² Sie wird für eine bestimmte Dauer ausgestellt und erlischt mit deren Ablauf. Wird die Gebühr für die nächste Bewilligungsperiode vor Erlöschen der vorangehenden Bewilligung bezahlt, erneuert sich die Bewilligung für die betreffende Dauer.

³ Der Stadtrat regelt die weiteren Einzelheiten. Er kann insbesondere die Form der Bewilligung festlegen oder die Kombination mit anderen Bewilligungen vorsehen.

Art. 6 Gebühren

¹ Für die Bewilligung ist eine Gebühr zu entrichten. Die Monatsgebühren betragen:

- a) Fr. 55.- bis Fr. 75.- für Fahrzeuge und Anhänger bis und mit 3,5 t Gesamtgewicht und
- b) Fr. 90.- bis Fr. 120.- für Fahrzeuge und Anhänger mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t.

² Der Stadtrat legt die Gebühren innerhalb dieser Bandbreite fest. Er kann in besonderen Fällen Ausnahmen von der Gebührenpflicht gestatten.

Art. 7 Vollzug

¹ Der Stadtrat erlässt die notwendigen Vollzugsbestimmungen.

² Die Durchführung von Kontrollaufgaben kann an geeignete Dritte übertragen werden.

Art. 8 Strafbestimmung

¹ Wer ein Fahrzeug ohne Bewilligung regelmässig nachts auf öffentlichem Grund oder auf allgemein zugänglichen städtischen Parkplätzen abstellt, wird mit einer Busse von Fr. 250.- bestraft.

Art. 9 Inkrafttreten

¹ Diese Verordnung tritt auf den vom Stadtrat zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft. Auf diesen Zeitpunkt hin wird die Verordnung betreffend das nächtliche Dauerparkieren vom 31. Mai 1965 aufgehoben.

Änderungstabelle - Nach Beschluss

Beschluss	Inkrafttreten	Element	Änderung	CRS Fundstelle
keine Angabe	keine Angabe	Erlass	Erstfassung	

Änderungstabelle - Nach Artikel

Element	Beschluss	Inkrafttreten	Änderung	CRS Fundstelle
Erlass	keine Angabe	keine Angabe	Erstfassung	



Erläuternder Bericht zu den Revisionsentwürfen «Parkplatzbewirtschaftung» der Stadt Winterthur

- Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP)
- Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (PBZ)
- Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Nachtparkierverordnung)



Projektteam

Barbara Günthard-Maier, Vorsteherin DSU (Projektgesamtverantwortung)

Fritz Lehmann, Kommandant Stadtpolizei, DSU

Dan Steiner, Leiter Recht, DSU (Projektleitung)

Daniel Beckmann, Hauptabteilungsleiter Bewilligungen & Recht, Stadtpolizei, DSU

Monika Vollenweider, Juristin Bewilligungen & Recht, Stadtpolizei, DSU

Michael Wirz, Dienstchef Medien & Kommunikation, Stadtpolizei, DSU



Inhalt

1. Grundzüge der Vorlage
2. Die Revisionsvorlagen
3. Auswirkungen
4. Rechtliche Aspekte
5. Rahmenbedingungen und übergeordnete Vorgaben
6. Umsetzungsarbeiten
7. Die Vorschläge im Einzelnen
8. Weiteres Vorgehen



Geleitwort

Winterthurs Wachstum führt bei gleichzeitig steigendem Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung unweigerlich zu mehr Verkehr. Schon heute ist das Verkehrsnetz stark ausgelastet und gelangt immer öfter an seine Grenzen.

Ein Grossteil der städtischen Bevölkerung nimmt den Lärm und die Luftverschmutzung, die vom motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgehen, zunehmend als Belastung wahr. Gleichzeitig vertritt das lokale Gewerbe mit Nachdruck den Standpunkt, dass Winterthurs Attraktivität für Wirtschaft und Konsum massgeblich von guten Voraussetzungen für den MIV abhängt.

Um diesen Interessenkonflikt zu lösen und das zukünftige Winterthur für alle verträglich und vorteilhaft zu gestalten, hat der Stadtrat das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) erarbeitet. Damit sollen Winterthurs Mobilität und urbane Interessen intelligent, attraktiv und nachhaltig geplant werden. Das vom Gemeinderat einstimmig verabschiedete sGVK enthält breit gefächerte Verkehrsmassnahmen zu Infrastruktur, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement. Schrittweise umgesetzt, sollen diese Massnahmen in der Stadt Winterthur längerfristig ein funktionierendes Verkehrsnetz bei hoher Aufenthaltsqualität sicherstellen.

Eine dieser Massnahmen ist die Planung und Bewirtschaftung des Parkraums auf öffentlichem Grund. Eine zeitliche Beschränkung der zulässigen Parkierungsdauer und angemessene Parkierungsgebühren zielen auf eine Lenkungswirkung, um den Anteil des MIV am Modalsplit zu begrenzen. Erklärter Wille des Stadtrats ist, sowohl den Bedürfnissen der Stadtbevölkerung (weniger Stau und Lärm, bessere Luftqualität) als auch den Interessen des Gewerbes (Erreichbarkeit für Kundschaft und Mitarbeitende) Rechnung zu tragen.

Nachfolgend werden die vom Stadtrat vorgeschlagenen Anpassungen der rechtlichen Grundlagen im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung des Parkraums auf öffentlichem Grund der Stadt Winterthur erläutert.

Michael Künzle
Stadtpräsident

Barbara Günthard-Maier
Vorsteherin des Departementes Sicherheit
und Umwelt



Inhaltsverzeichnis

Geleitwort.....	4
Inhaltsverzeichnis.....	5
Übersicht.....	7
1 Grundzüge der Vorlage.....	9
1.1 Ausgangslage.....	9
1.2 Ziele der Revision.....	9
1.2.1 Grundsatz der Bewirtschaftung aller Parkplätze auf öffentlichem Grund.....	10
1.2.2 Lenkungswirkung der Bewirtschaftung der Parkplätze.....	10
1.2.3 Möglichst einfache und einheitliche Ausgestaltung der Bewirtschaftung des Parkraums.....	10
1.2.4 Ausgewogene Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen ..	10
1.2.5 Beschränkung des Pendlerverkehrs.....	11
1.2.6 Parkieren in zentralen Lagen kostet einen angemessenen Betrag ...	11
1.2.7 Gebührenhöhe liegt zwischen Zürich und Ostschweiz	11
1.2.8 Einheitliche Bewilligung für das unbeschränkte Parkieren in der «Blauen Zone» und das nächtliche Dauerparkieren	11
1.2.9 Einhaltung der Luftreinhalteverordnung.....	12
1.2.10 Anpassungen veralteter Erlasse an aktuelle Verhältnisse	12
2 Die Revisionsvorlagen.....	13
2.1 Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP).....	13
2.1.1 Heutiger Regelungsinhalt.....	14
2.1.2 Neue Rahmenbedingungen (sGVK und «Parkraumplanung»)	14
2.1.3 Tarifvorschlag des Stadtrats.....	18
2.1.4 Parkierungsgebühren in anderen Schweizer Städten.....	19
2.2 Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in der «Blauen Zone» (PBZ)	21
2.2.1 Heutiger Regelungsinhalt.....	22
2.2.2 Neue Rahmenbedingungen (sGVK und «Parkraumplanung»)	22
2.2.3 Anpassungsbedarf im Allgemeinen	23
2.2.4 Zu den konkreten Anpassungen.....	23
2.3 Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund ..	26
2.3.1 Heutiger Regelungsinhalt.....	27
2.3.2 Anpassungsbedarf im Allgemeinen	27
2.3.3 Anpassungsbedarf im Einzelnen	27
2.3.4 Einführung von sog. Kombi-Bewilligungen	28
2.3.5 Übertragung von Kontrollaufgaben an Dritte	28
3 Auswirkungen.....	29
3.1 Auswirkungen auf die Stadt.....	29
3.2 Auswirkungen auf die Zentrumszonen	29
3.3 Auswirkungen auf die Quartierzentren	29
3.4 Auswirkungen auf die Wohnquartiere.....	30
3.5 Auswirkungen auf die «speziellen Zielorte».....	30
3.6 Auswirkungen auf die Umwelt	30
4 Rechtliche Aspekte.....	31
4.1 Gesetzmässigkeit.....	31
4.2 Erlassformen.....	31
4.3 Kontrollgebühr und Benutzungsgebühr	31
4.4 Delegation von Befugnissen.....	32
5 Rahmenbedingungen und übergeordnete Vorgaben	34



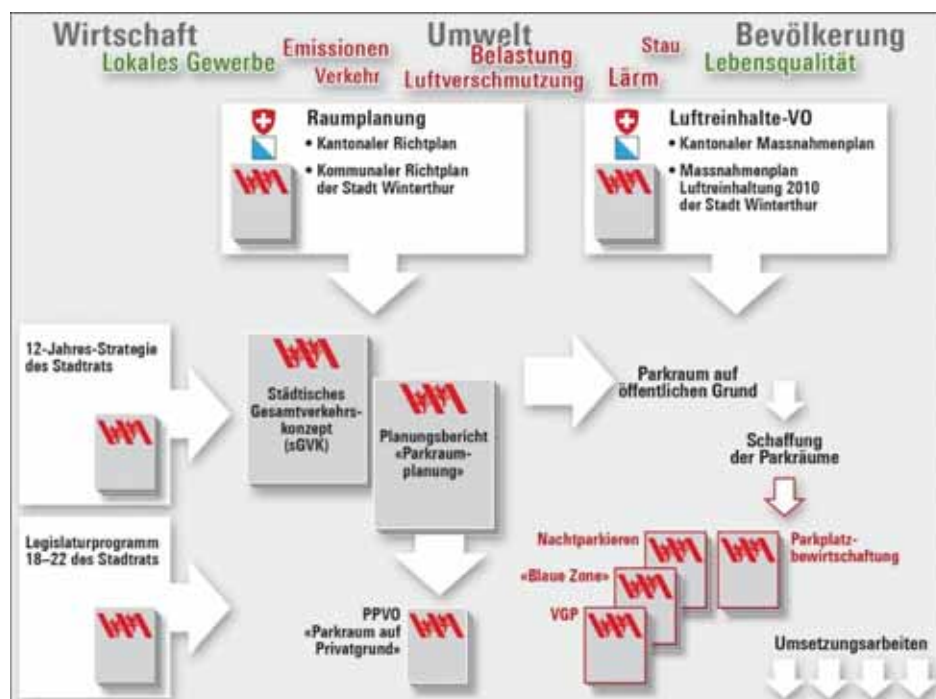
5.1	Städtischer Massnahmenplan Luftreinhaltung	34
5.2	Regionaler Richtplan Winterthur und Umgebung	34
5.3	Kommunaler Richtplan	34
5.4	Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)	35
	5.4.1 Parkraumbewirtschaftung als ein Schlüsselthema des sGVK	35
	5.4.2 Parkraum auf öffentlichem Grund	35
	5.4.3 Parkraum auf Privatgrund	36
5.5	Planungsbericht «Parkraumplanung»	36
	5.5.1 Zielsetzungen	36
	5.5.2 Zustimmung zum Grundsatz der Parkraumbewirtschaftung	37
	5.5.3 Umsetzungsplanung zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung	37
	5.5.4 Revision der städtischen Vorschriften zur Parkplatzbewirtschaftung	38
5.6	Strategie und Legislatorschwerpunkte des Stadtrats	38
6	Umsetzungsarbeiten	40
7	Die Vorschläge im Einzelnen	40
8	Weiteres Vorgehen	40

Übersicht

Stau auf Verkehrs-Achsen verursacht Lärm und Luftverschmutzung. Ein Grossteil der Winterthurer Bevölkerung empfindet diese Begleiterscheinungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) als negativ. Gleichzeitig machen gute Voraussetzungen für den MIV die Stadt Winterthur als Wirtschaftsstandort und Einkaufsort attraktiv: Für die lokalen Gewerbetreibenden ist die Erreichbarkeit ihrer Geschäfte durch Kundschaft, Lieferanten und Mitarbeitende mit verfügbaren Parkplätzen wichtig für das wirtschaftliche Gedeihen.

Diesen Aspekten trägt das von der Stadt Winterthur in einem partizipativen Prozess erarbeitete und breit abgestützte städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) Rechnung. Auf Basis des regionalen und kommunalen Richtplans wurden die verkehrsplanerischen Weichen für das zukünftige Leben in einer modernen, aufstrebenden Stadt gestellt: Das Angebot des öffentlichen Verkehrs soll sorgsam auf jenes für den motorisierten Individualverkehr, die Velofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgänger abgestimmt werden, um die Lebensqualität in der Stadt Winterthur zu erhalten oder sogar zu verbessern.

Ein zentrales Element, um diese auch in den Legislaturzielen des Stadtrats verankerten Zielvorgaben zu erfüllen, ist die Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums. Gemäss dem vom Stadtrat verabschiedeten Konzept «Parkraumplanung und -bewirtschaftung» erfordert die Lenkungswirksamkeit der Bewirtschaftung eine Überarbeitung von drei städtischen Verordnungen.



Schematische Darstellung der übergeordneten Zielsetzungen und planerischen Festlegungen, welche den inhaltlichen Rahmen für die Überarbeitung der drei städtischen Verordnungen bilden.

Der vorliegende Bericht erläutert die vorgeschlagenen Anpassungen an diesen drei Verordnungen, um eine zukunftsgerichtete Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumes zu ermöglichen. Konkret sollen folgende Zielsetzungen der Parkraumplanung umgesetzt werden:

- Grundsätzlich sollen alle Parkplätze auf dem öffentlichen Grund der Stadt Winterthur bewirtschaftet werden. Dies soll entweder durch eine zeitliche Beschränkung der maximalen Parkierungsdauer und/oder durch die Erhebung einer angemessenen Parkierungsgebühr erfolgen.
- Öffentlich zugängliche Parkplätze sollen in den Stadt- und Quartierzentren vor allem der Kundschaft von Geschäften bzw. Besuchenden, in Wohnquartieren vor allem Anwohnenden und dort ansässigen Betrieben dienen.
- Den spezifischen Bedürfnissen besonderer Nutzergruppen wie Anwohnende, Gewerbetreibende, Kundschaft oder Besuchende soll mit entsprechenden Ausnahmeregelungen Rechnung getragen werden. Keine besondere Berücksichtigung sollen die Interessen von Pendlerinnen und Pendlern finden.
- Parkieren an zentralen Lagen darf einen angemessenen Betrag kosten. Der geografischen Lage und der Grösse der Stadt Winterthur entsprechend, soll sich die Höhe dieses Betrags zwischen demjenigen in der Stadt Zürich und denjenigen in anderen Schweizer Städten, vor allem auch in der Ostschweiz, orientieren (vgl. Städtevergleich Mobilität 2015).
- Generell ist damit eine massvolle Erhöhung der Parkierungsgebühren angezeigt, um die Lenkungswirksamkeit erreichen zu können. Während viele dieser Gebühren seit über zehn Jahren nicht mehr angepasst worden sind, sollen in Zukunft grössere Anpassungen vermieden werden. Dazu soll der Grosse Gemeinderat Gebührensparren festlegen, in deren Rahmen der Stadtrat bei Bedarf schrittweise kleinere Anpassungen vornehmen kann, um die gesetzten Vorgaben zu erfüllen. Dies entspricht auch der üblichen Praxis in anderen Städten.
- Schliesslich sollen die rechtlichen Grundlagen für eine moderne und kundenfreundlichere Bewilligungspraxis geschaffen werden. Beispiele:
 - Im Fahrzeug soll nicht mehr zwingend eine Parkkarte ausgelegt werden müssen.
 - Eine Kombination der Bewilligungen für die Anwohnerbevorzugung in der «Blauen Zone» mit dem Nachtparkieren soll möglich sein.
 - Ergänzend soll z. B. ein Online-Parkkartenportal eingeführt werden, um das Parkierungswesen möglichst kundenfreundlich zu gestalten.



1 Grundzüge der Vorlage

1.1 Ausgangslage

Das Wachstum der Stadt mit steigendem Bedürfnis nach Mobilität führt zu Mehrverkehr, der das heute schon stark ausgelastete Verkehrsnetz immer häufiger an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit bringt. Eine Begrenzung der Zunahme bei den MIV-Fahrten durch eine konsequente Parkraumpolitik und die gezielte Umlagerung auf andere Verkehrsträger (ÖV, Velo- und Fussverkehr) können massgeblich zur Erhaltung eines funktionierenden Verkehrssystems und zur Lebensqualität in Winterthur beitragen. Dies unter Berücksichtigung von Anliegen der Anwohnenden und lokalen Gewerbetreibenden.

Gestützt auf die diesbezüglichen Festlegungen im «Regionalen Richtplan Winterthur und Umgebung», im «Kommunalen Richtplan Stadt Winterthur» sowie im städtischen Gesamtverkehrskonzept (nähere Ausführungen dazu unter Ziff. 5 nachstehend), fällt der Stadtrat am 21. September 2016 den grundlegenden Entscheid zur Parkraumbewirtschaftung gemäss dem Konzeptplan «Parkraumplanung». Damit soll das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs, beeinflusst und namentlich auch der ÖV-Anteil am Modalsplit erhöht werden. Dies wird aufgrund des im kommunalen Richtplan Stadt Winterthur verankerten Gegenvorschlags zur kommunalen Volksinitiative «zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur» (GGR-Nr. 2010.23) verlangt.

Zur Erreichung dieser Ziele ist unter anderem die Überarbeitung von drei städtischen Verordnungen notwendig, die alle einen direkten Bezug zur Bewirtschaftung des Parkraums auf öffentlichem Grund aufweisen. Die Verordnungen sind im Einzelnen:

- Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) vom 24. Januar 2005 (s. dazu Ziff. 2.1 nachstehend);
- Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in «Blauen Zonen» (Parkkartenvorschriften) vom 17. Januar 1987 (s. dazu Ziff. 2.2 nachstehend) und
- Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund vom 31. Mai 1965 (s. dazu Ziff. 2.3 nachstehend).

1.2 Ziele der Revision

Mit einer konsequenten Parkraumpolitik soll der Modalsplit zugunsten von ÖV, Fuss- und Veloverkehr beeinflusst werden. Die Optimierung der Lage und Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze kann wesentlich dazu beitragen, das MIV-Aufkommen zu reduzieren sowie zu lenken und damit den Modalsplit im Sinn der verkehrspolitischen Zielsetzungen wirksam zu

beeinflussen. Andere Städte wie Zürich, Luzern, St. Gallen oder Schaffhausen stehen vor vergleichbaren verkehrspolitischen Herausforderungen und pflegen ähnliche Modelle oder sind im Begriff, solche ebenfalls einzuführen.

1.2.1 Grundsatz der Bewirtschaftung aller Parkplätze auf öffentlichem Grund

Grundsätzlich sollen alle Parkplätze auf dem öffentlichen Grund der Stadt Winterthur bewirtschaftet werden; davon ausgenommen sind lediglich diejenigen in stark ländlich geprägten Aussenwachen ohne «Fremdparkierungsdruck». Die Bewirtschaftung erfolgt in erster Linie durch eine Beschränkung der maximalen Parkierungsdauer, an zentraleren Lagen auch durch die Erhebung von Gebühren.

1.2.2 Lenkungswirkung der Bewirtschaftung der Parkplätze

Mit der Bewirtschaftung soll eine Begrenzung der Zunahme des MIV erreicht werden. Gemäss dem verbindlichen regionalen Richtplan Winterthur und Umgebung ist für die Stadt Winterthur das Ziel gesetzt, den ÖV-Anteil am Modalsplit bis ins Jahr 2030 von 29 % auf 35 % zu erhöhen. Im kommunalen Richtplan wird bis ins Jahr 2025 eine Erhöhung des Modalsplits für den ÖV, Fuss- und Veloverkehr um 8 Prozentpunkte gefordert, was faktisch eine Plafonierung des heutigen motorisierten Individualverkehrs bedeutet.

1.2.3 Möglichst einfache und einheitliche Ausgestaltung der Bewirtschaftung des Parkraums

Gemäss dem «Planungsbericht Parkraumplanung» sollen für die Parkierungsbewirtschaftung vier Zonen-Kategorien gebildet werden: Es sind dies die *Zentrumszonen* Innenstadt und Neuhegi, die vier *Quartierzentren* Seen, Oberwinterthur, Wülflingen und Töss sowie die *Wohnzonen*. An «speziellen Zielorten» wie Ausflugszielen oder Sportanlagen mit grösserem Verkehrsaufkommen soll die Möglichkeit bestehen, die Parkierung den jeweiligen besonderen Verhältnissen entsprechend zu regeln.

1.2.4 Ausgewogene Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen

Die nähere Ausgestaltung der zu überarbeitenden Bestimmungen soll die unterschiedlichen Interessen von Anwohnenden, Gewerbe und Handel ausgewogen berücksichtigen. So sollen beispielsweise die Parkplätze auf öffentlichem Grund in den Wohnquartieren in erster Linie den Anwohnenden zur Verfügung stehen. Die Parkplätze in den Zentren sollen demgegenüber vor allem von Kundinnen und Kunden sowie Besucherinnen und Besuchern genutzt werden können.

1.2.5 Beschränkung des Pendlerverkehrs

Der öffentlich zugängliche Parkraum in der Stadt Winterthur soll im Grundsatz nicht Pendlerinnen und Pendlern dienen. Aus diesem Grund soll die Fremdparkierung eingeschränkt und möglichst flächendeckend die «Blaue Zone» eingeführt werden. Im Gegenzug sollen vor allem Anwohnenden und lokalen Gewerbetreibenden besondere Parkierungsbewilligungen erteilt werden.

1.2.6 Parkieren in zentralen Lagen kostet einen angemessenen Betrag

Für das Parkieren in zentralen Lagen – namentlich in den Stadt- und Quartierzentren – soll ein angemessener Betrag bezahlt werden. Für einen regelmässigen Wechsel, und damit zugunsten des lokalen Gewerbes und deren Kundschaft bzw. zur besseren Verfügbarkeit der Parkplätze an diesen Lagen, soll für das längerfristige Parkieren neben einer Kontrollgebühr auch eine Benutzungsgebühr erhoben werden. Dies verteuert das Parkieren an diesen Standorten lenkungswirksam.

1.2.7 Gebührenhöhe liegt zwischen Zürich und Ostschweiz

Die Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund sollen – der Grösse und der geographischen Lage der Grossstadt Winterthur entsprechend – zwischen denjenigen in der Stadt Zürich und denjenigen in anderen Städten in der Ostschweiz liegen. Demnach sollen die Parkierungsgebühren generell massvoll angehoben werden; die Gesamtkosten für Anwohnende, die auf eine Bewilligung für das zeitlich unbeschränkte Parkieren in der «Blauen Zone» angewiesen sind und auch Gebühren für das nächtliche Parkieren bezahlen, sollen indessen nicht ansteigen.

1.2.8 Einheitliche Bewilligung für das unbeschränkte Parkieren in der «Blauen Zone» und das nächtliche Dauerparkieren

Bereits heute beziehen viele Anwohnende sowohl eine Bewilligung für das zeitlich unbeschränkte Parkieren in einer «Blauen Zone» tagsüber als auch Nachtparkiergebühren (im Volksmund «Laternengebühren») für das regelmässige nächtliche Abstellen ihrer Fahrzeuge. Bisher erfolgten diese beiden Bewilligungen unterschiedlich. Dies, weil sie auf unterschiedlichen Rechtsgrundlagen basierten und auch, weil der Kreis der Bewilligungsnehmer nicht deckungsgleich ist. Da jedoch die «Blaue Zone» flächendeckend ausgedehnt werden soll und damit die Zahl der Bewilligungsnehmer mit beiden Bewilligungen steigen dürfte, sollen die rechtlichen Grundlagen für eine einheitliche Bewilligung für beide Bedürfnisse geschaffen werden.

1.2.9 Einhaltung der Luftreinhalteverordnung

Die Anpassung der kommunalen Parkierungsvorschriften im Sinn des Konzepts der Parkraumbewirtschaftung ist auch Teil des Massnahmenplans Luftreinhaltung 2010 der Stadt Winterthur. In der Stadt Winterthur wird der Grenzwert der Luftreinhalteverordnung (LRV) für NO₂ entlang der Autobahn sowie in der Innenstadt regelmässig überschritten. Bei der Feinstaubbelastung liegen die Werte im gesamten Stadtgebiet grossflächig im Bereich des Grenzwertes und darüber. Die angestrebte Lenkungswirkung auf das Verkehrsaufkommen und den Modalsplit soll diese Werte positiv beeinflussen.

1.2.10 Anpassungen veralteter Erlasse an aktuelle Verhältnisse

Die Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in «Blauen Zonen» (Parkkartenvorschriften) stammen aus dem Jahr 1987. Die Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund wurde gar vor über 50 Jahren erlassen. Daher soll die Gelegenheit genutzt werden, diese Erlasse zu aktualisieren und dabei zahlreiche Anpassungen vorzunehmen, die sich aufgrund der Erfahrungen aus der langjährigen Vollzugspraxis aufdrängen. Insbesondere sollen auch die rechtlichen Grundlagen für eine «papierlose» Bewilligungerteilung geschaffen werden.



2 Die Revisionsvorlagen

2.1 Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP)

Das Wichtigste in Kürze:

- Bestimmte Parkplätze auf dem Gebiet der Stadt Winterthur werden mit Parkuhren bewirtschaftet, um unerwünschtes Dauerparkieren zu verhindern. Es wird eine Kontrollgebühr fällig, welche bloss die Kosten des notwendigen Kontrollaufwandes decken darf.
- In einer Zone rund um die Altstadt werden schon heute für das Parkieren von über einer Stunde zuzüglich «Benutzungsgebühren» verlangt. So ist das längerfristige Parkieren verhältnismässig teuer. Gemäss den verbindlichen Zielsetzungen des sGVK sollen im Sinn einer Lenkungsmassnahme die Gebiete mit «Benutzungsgebühren» ausgeweitet werden.
- Dazu muss die Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) revidiert werden.

Was ändert sich? Was bleibt gleich?

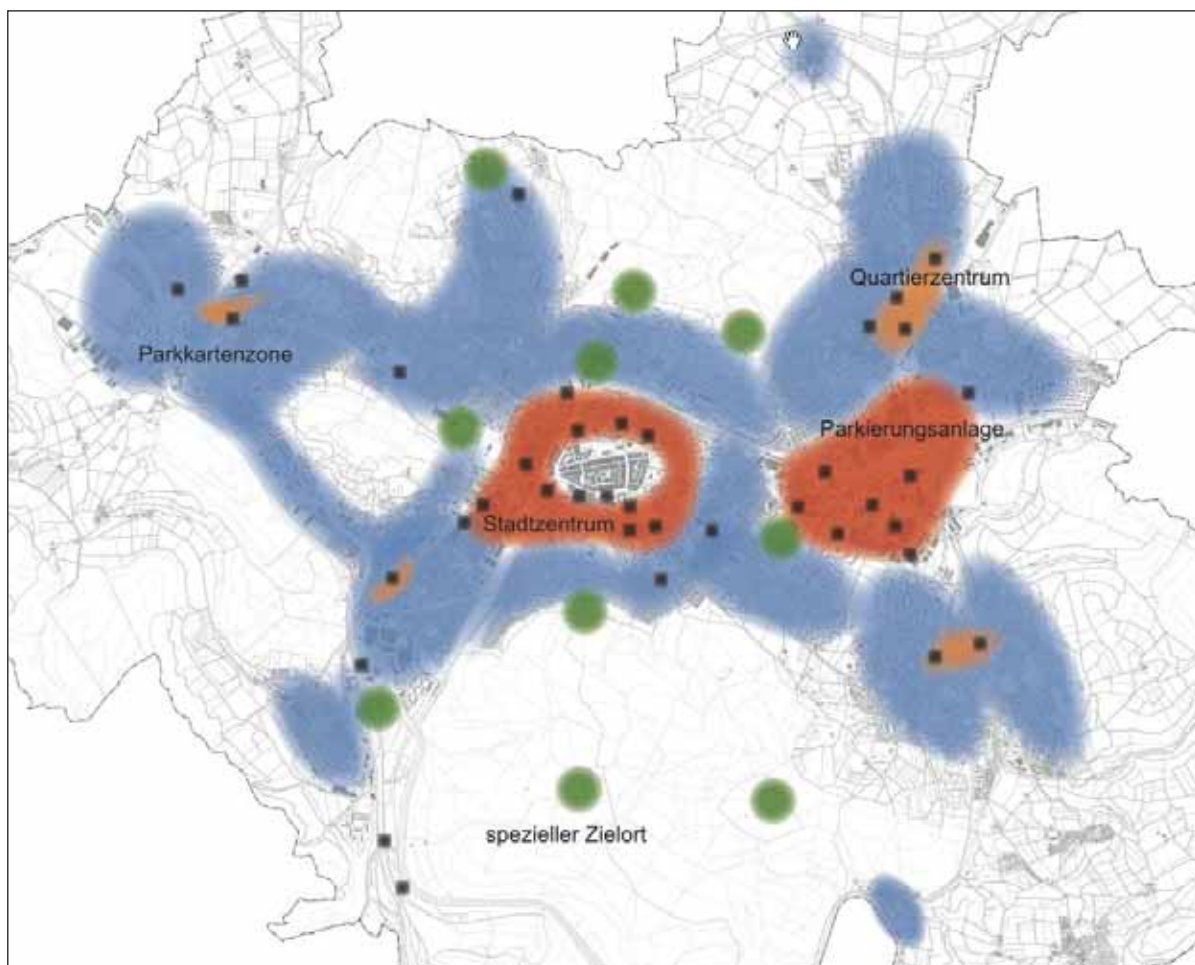
- Während bis anhin «Benutzungsgebühren» nur auf Parkplätzen im Gebiet rund um die Altstadt fällig waren, sollen auch die zentral gelegenen Parkplätze im neuen Zentrum Neuhegi-Grüze und in den Quartierzentren Töss, Wülflingen, Seen und Oberwinterthur angemessen verteuert werden.
- Ausserhalb der genannten Zentren sollen auch sog. «spezielle Zielorte» bezeichnet werden können, an denen besondere Bewirtschaftungsmassnahmen (unter anderem auch die Erhebung von «Benutzungsgebühren») möglich sind.
- Ausserhalb der genannten Stadt- und Quartierzentren bzw. der «speziellen Zielorte» sollen nach wie vor nur Kontrollgebühren verlangt werden.
- Die Zeitspanne, ab der auch «Benutzungsgebühren» verlangt werden dürfen, soll von 60 auf 30 Minuten reduziert werden.
- Die Obergrenze für die Festsetzung der Parkierungsgebühren soll generell etwas angehoben werden mit dem Ziel, dass der Stadtrat je nach Lage einen angemessenen Betrag festlegen kann, der auch eine Lenkungswirkung erzielt.

2.1.1 Heutiger Regelungsinhalt

Die heute geltende Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) vom 24. Januar 2005 regelt, in welchem städtischen Gebiet für das Parkieren auf dem öffentlichen Grund nicht nur eine Kontrollgebühr, sondern auch eine «Benutzungsgebühr» erhoben wird. Dafür legte der Grosse Gemeinderat einen Gebührenrahmen fest; der Stadtrat wurde ermächtigt, in den Vollzugsvorschriften die Einzelheiten wie die maximale Parkierungsdauer und die Betriebszeiten der Parkuhren näher zu regeln.

2.1.2 Neue Rahmenbedingungen (sGVK und «Parkraumplanung»)

2.1.2.1 Neue Gebietseinteilung



Grob-Parkraumkonzept mit den Stadt- und Quartierzentren (rotbraun) sowie den «speziellen Zielorten» (grün).

Aktuell unterscheidet die VgP nur zwischen dem ausgeschiedenen Gebiet im Stadtzentrum rund um die Fussgängerzone Altstadt mit hauptsächlich gebührenpflichtigen Parkfeldern und dem übrigen Stadtgebiet. Das ausgeschiedene Gebiet umfasst heute einen erweiterten Bereich rund um Altstadt und Hauptbahnhof unter Einschluss einzelner Wohnquartiere. Die Bestimmungen der VgP sind daher den neuen Festlegungen im sGVK sowie im Planungsbericht

«Parkraumplanung» folgend anzupassen, um die rechtlichen Grundlagen für eine Bewirtschaftung der Parkplätze mit «Benutzungsgebühren» in den neu zu definierenden Stadt- und Quartierzentren sowie an «speziellen Zielorten» zu schaffen.

a. *Zwei statt bisher nur ein Stadtzentrum*

Gemäss den grundsätzlichen und verbindlichen Festlegungen im sGVK soll sich die zukünftige raumplanerische Entwicklung an den beiden urbanen Zentren Winterthur-Mitte und Neuhegi-Grüze orientieren. In diesen beiden Stadtzentren sollen daher grundsätzlich alle Parkplätze auf öffentlichem Grund für kostenpflichtig erklärt und die maximale Parkierungsdauer auf zwei Stunden beschränkt werden.

b. *Bewirtschaftungsmix in den Quartierzentren*

In den Quartierzentren Töss, Wülflingen, Seen und Oberwinterthur sollen neu ebenfalls alle Parkplätze bewirtschaftet werden, wobei ein Mix durch monetäre Bewirtschaftung und «Blaue Zone» angewandt werden soll: Wo eher schnelle Wechsel und eine hohe Verfügbarkeit von Kurzzeitparkplätzen gefragt sind, sollen die Parkplätze auch monetär bewirtschaftet werden. In reinen Wohnquartieren soll die «Blaue Zone» vor allem das unerwünschte Dauerparkieren von Pendlerinnen und Pendlern verhindern.

c. *«Spezielle Zielorte»*

Um die Verfügbarkeit der Parkplätze an sog. «speziellen Zielorten» ausserhalb dieser Zentren zu verbessern, soll dort das Parkieren nicht nur zeitlich beschränkt werden können, sondern namentlich in Zeiten mit besonders intensiver Nutzung (z. B. sonntags beim Schützenweiher) eine monetäre Bewirtschaftung möglich sein.

2.1.2.2 Bessere Verfügbarkeit von Kurzzeitparkplätzen in den Zentren

Die zentral gelegenen Parkplätze auf öffentlichem Grund sollen in erster Linie für Kundschaft bzw. Besuchende zum kurzfristigen Parkieren verfügbar sein. Dazu soll die Dauer, während der das Parkieren als kurzzeitig gilt, neu auf 30 Minuten (bisher 60 Minuten) reduziert werden. Das seit der letzten Festlegung dieser Grenze im Jahr 2005 gewachsene Verkehrsaufkommen hat den Parkierungsdruck erhöht: Es soll auf den zentral gelegenen Parkplätzen nur parkieren, wer auch tatsächlich darauf angewiesen ist. Gleichzeitig wird ein regelmässiger Wechsel und damit eine bessere Verfügbarkeit dieser Parkplätze sichergestellt.

Auf den gebührenpflichtigen Parkplätzen ausserhalb der Stadt- und Quartierzentren ist für das Abstellen eines Motorfahrzeugs – unabhängig von der Dauer des Parkierens – nur eine Kontrollgebühr vorgesehen. Eine besondere Regelung soll bei den «speziellen Zielorten» getrof-

fen werden: Dort wird es dem Stadtrat je nach Lage und Parkierungsdruck ermöglicht, im Einzelfall neben einer blossen Kontrollgebühr ab einer Parkierungsdauer von mehr als 60 Minuten auch eine Benutzungsgebühr zu erheben.

2.1.2.3 Neue Gebührenfestlegung

Zwar ist die Benützung öffentlicher Strassen grundsätzlich gebührenfrei (Art. 82 Abs. 3 BV). Für das kurzzeitige Parkieren kann jedoch eine sog. Kontrollgebühr verlangt werden, die aber nur die effektiven Kosten für das Kontrollieren decken darf. Für längeres Parkieren darf auch eine Benutzungsgebühr verlangt werden, die quasi einen «Mietpreis» für die besondere Nutzung des öffentlichen Grunds darstellt; dafür ist aber stets eine besondere gesetzliche Grundlage – wie eine VgP – notwendig.

Die neue Gebietseinteilung (s. Ziff. 2.1.2.1 vorstehend) bedingt eine Anpassung der rechtlichen Rahmenbestimmungen. Einerseits sind die Gebühren für die Stadtzentren neu festzulegen, andererseits die Gebühren für die übrigen Gebiete zu definieren; dabei ist aus rechtlichen Gründen zwischen sog. Kontroll- und Benutzungsgebühren zu unterscheiden (zu den rechtlichen Aspekten s. Ziff. 4.3 nachstehend).

a. Stadt- und Quartierzentren

aa. Kurzfristiges Parkieren

In den neu bezeichneten Stadt- und Quartierzentren soll für das kurzfristige Parkieren bis 30 Minuten eine Kontrollgebühr von maximal CHF 1.00 erhoben werden. Für das weniger als 30 Minuten dauernde Parkieren wird die Kontrollgebühr vom Stadtrat festgesetzt. Sie soll in den beiden Stadtzentren mindestens CHF 0.50 betragen.

Stadtzentren

Parkzeit	Kontrollgebühr in CHF	Benutzungsgebühr in CHF	Total in CHF
10 Minuten	0.50 bis 1.00*	–	0.50 bis 1.00
20 Minuten	0.50 bis 1.00*	–	0.50 bis 1.00
30 Minuten	1.00	–	1.00

* gemäss Festsetzung durch den Stadtrat.

Quartierzentren

Parkzeit	Kontrollgebühr in CHF	Benutzungsgebühr in CHF	Total in CHF
10 Minuten	0.10 bis 1.00*	–	0.10 bis 1.00
20 Minuten	0.10 bis 1.00*	–	0.10 bis 1.00
30 Minuten	1.00	–	1.00

* gemäss Festsetzung durch den Stadtrat.

bb. Längerfristiges Parkieren

Für das längerfristige Parkieren (ab einer Dauer von 30 Minuten) ist zusätzlich zur Kontrollgebühr eine «Benutzungsgebühr» zu erheben.

Die Kontrollgebühr beträgt CHF 1.00 für die ersten 30 Minuten, danach CHF 1.50 pro 60 Minuten. Der Stadtrat legt die Höhe der Kontrollgebühr für angebrochene Stunden fest.

Die «Benutzungsgebühr» soll maximal CHF 2.00 pro Stunde (für schwere Motorwagen maximal CHF 4.00 pro Stunde) betragen. Damit ergibt sich für das längerfristige Parkieren an diesen Lagen ein Gebührenrahmen. Der Stadtrat wird ermächtigt, die an den verschiedenen Örtlichkeiten angemessenen Gebührentarife je nach Lage und Anzahl der Parkplätze und bestehendem Parkierungsdruck innerhalb dieser Zentren festzulegen.

Stadt- und Quartierzentren (leichte Motorwagen)

Parkzeit	Kontrollgebühr in CHF	Benutzungsgebühr in CHF	Total in CHF
1 Stunde	1.75*	0.10 bis 1.00**	1.85 bis 2.75*
1½ Stunden	2.50	0.10 bis 2.00**	2.60 bis 4.50
2 Stunden	3.25*	0.10 bis 3.00**	3.35 bis 6.25*

* rechnerische Darstellung. Der Mindesteinwurf der Parkuren beträgt 10 Rappen. Pro 10 Rappen wird von der Parkuhr die entsprechende Zeiteinheit angerechnet.

** gemäss Festsetzung durch den Stadtrat.

b. Übriges Stadtgebiet

Auf den gebührenpflichtigen Parkplätzen im übrigen Stadtgebiet soll lediglich eine Kontrollgebühr von CHF 1.50 pro 60 Minuten erhoben werden. Der Stadtrat legt die Höhe der Kontrollgebühr für angebrochene Stunden fest.

Wohnquartiere sowie «spezielle Zielorte» ohne Benutzungsgebühr

Parkzeit	Kontrollgebühr in CHF	Benutzungsgebühr in CHF	Total in CHF
1 Stunde	1.50	–	1.50
2 Stunden	3.00	–	3.00
4 Stunden	6.00	–	6.00

c. «Spezielle Zielorte» mit «Benutzungsgebühr»

Wie erwähnt, soll der Stadtrat die Möglichkeit erhalten, an «speziellen Zielorten» auch Benutzungsgebühren zu verlangen. Je nach Lage, Anzahl der Parkplätze und Parkierungsdruck steht dem Stadtrat damit auch hier ein gewisser Spielraum für die Festlegung eines angemessenen Gebührentarifs zur Verfügung. Die Regelung im Einzelfall erfolgt dabei im Rahmen einer durch den Stadtrat zu beschliessenden und mit Rechtsmittel öffentlich zu publizierenden Verkehrsanordnung.

«Spezielle Zielorte» mit «Benutzungsgebühr»

Parkzeit	Kontrollgebühr in CHF	Benutzungsgebühr in CHF	Total in CHF
1 Stunde	1.50	0.10 bis 1.00*	1.60 bis 2.50
2 Stunden	3.00	0.10 bis 3.00*	3.10 bis 6.00
4 Stunden	6.00	0.10 bis 7.00*	6.10 bis 13.00

* gemäss Festsetzung durch den Stadtrat.

2.1.3 Tarifvorschlag des Stadtrats

Gestützt auf den in der neuen VgP gesetzten Gebührenrahmen beabsichtigt der Stadtrat, die nachfolgend aufgeführten Parktarife für bewirtschaftete Parkplätze einzuführen. Um die damit verbundene Lenkungswirkung zu erzielen, sollen die neuen Tarife vor allem im neu definierten Stadtzentrum Neuhegi und in den Quartierzentren teils deutlich über den bisherigen Parktarifen liegen.

Dem Stadtrat ist es ein erklärtes Anliegen, dass die in der Stadt Winterthur angewandten Parkierungstarife einen der Lage angemessenen Preis betragen, der die gewünschte Lenkungswirkung erzielt. Die vorgenannten Tarife bewegen sich aber auch im Rahmen der aktuellen Gebühren der umliegenden Städte.

Die Tarife werden stets auf CHF 0.10 gerundet, da die heute in der Stadt Winterthur eingesetzten Parkautomaten die bezahlte Parkzeit grundsätzlich nach 10-Rappen-Schritten berechnen.

2.1.3.1 Stadtzentren

Kurzfristiges Parkieren

Parkzeit	Kontrollgebühr in CHF	Benutzungsgebühr in CHF	Total in CHF
z. B. 6 Minuten	0.50	–	0.50
z. B. 15 Minuten	0.50	–	0.50
z. B. 21 Minuten	0.70	–	0.70
z. B. 30 Minuten	1.00	–	1.00

Längerfristiges Parkieren

Parkzeit	Kontrollgebühr in CHF	Benutzungsgebühr in CHF	Total in CHF
1 Stunde	1.75	0.55	2.30
1½ Stunden	2.50	1.10	3.60
2 Stunden	3.25	1.65	4.90

2.1.3.2 Quartierzentren

Kurzfristiges Parkieren

Parkzeit	Kontrollgebühr in CHF	Benutzungsgebühr in CHF	Total in CHF
z. B. 6 Minuten	0.20	–	0.20
z. B. 15 Minuten	0.50	–	0.50
z. B. 21 Minuten	0.70	–	0.70
z. B. 30 Minuten	1.00	–	1.00

Längerfristiges Parkieren

Parkzeit	Kontrollgebühr in CHF	Benutzungsgebühr in CHF	Total in CHF
1 Stunde	1.75	0.25	2.00
1½ Stunden	2.50	0.50	3.00
2 Stunden	3.25	0.75	4.00

2.1.3.3 «Spezielle Zielorte»

Die Tarife für die «speziellen Zielorte» wird der Stadtrat auf die konkreten Verhältnisse am betreffenden Ort bezogen mittels der dafür notwendigen Verkehrsanordnung, die stets auch öffentlich zu publizieren ist, festlegen.

2.1.4 Parkierungsgebühren in anderen Schweizer Städten

Die Höhe der Gebühren für das Parkieren auf dem öffentlichen Grund soll sich auch an den Tarifen anderer Städte orientieren. Sinnvollerweise sollen die Tarife entsprechend der Grösse und der geografischen Lage der Grossstadt Winterthur zwischen denjenigen der Stadt Zürich, die ihre Gebühren im Jahr 2017 erhöht hat, und anderen, allesamt kleineren Städten in der Ostschweiz, namentlich St. Gallen, angesiedelt sein.

Mit den Vorgaben des Grossen Gemeinderats werden sich die künftig angepassten Parkgebühren im Rahmen der vom Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS erarbeiteten Tarifvorschläge für zentral gelegene Parkfelder bewegen.

VSS

Forschung und Normierung im Strassen- und Verkehrswesen

Recherche et normalisation en matière de route et de transports

Ricerca e normalizzazione in materia di strade e trasporti

Research and standardization in the field of road and transportation

Schweizer Norm

Norme Suisse

Norma Svizzera

SN

640 282

Marktlübliche Gebühren für das Strassenparkieren und in Parkhäusern

Taxes usuelles pour le stationnement sur la voirie et dans les parkings

Zentralität	Strasse	Strasse	Parkhaus	Parkhaus
Centralité	1 Stunde	2 Stunden	1 Stunde	2 Stunden
	Voie	Voie	Parking	Parking
	1 heure	2 heures	1 heure	2 heures
	Maximale Gebühr bis Taxe maximale jusqu'à [CHF]			
Städtisches Zentrum (knappes Angebot)	2.50	5.—	5.—	8.—
Centre urbain (offre limitée)				

Ein Vergleich der vom Stadtrat angestrebten konkreten Gebührentarife mit den Gebührenfestlegungen anderer Deutschschweizer Städte ergibt für die besonders attraktiven Parkplätze an zentralen Lagen das folgende Bild (Stand Januar 2019):

Zeitbereich	Winterthur bisher	Winterthur neu	Zürich	Luzern	Frauenfeld	Schaffhausen	St. Gallen
30 Minuten	0.50–1.00	1.00	1.00		0.80–1.20	1.00	1.50
1 Stunde	1.00	1.90–2.80	3.00	2.00–2.50	0.80–1.20	2.00	2.00
jede weitere Stunde	1.00–2.00	1.50–3.50	2.00–4.50	2.00–2.50	0.80–1.20	2.00	2.00

2.2 Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in der «Blauen Zone» (PBZ)

Das Wichtigste in Kürze:

- Schon heute sind Teile des Stadtgebiets als «Blaue Zonen» signalisiert, in welchen an Werktagen von 8.00 bis 19.00 Uhr eine beschränkte Parkzeit gilt. Dieses Parkierungsregime findet insbesondere in Wohngebieten Anwendung, um den Parkierungsdruck durch Pendlerinnen und Pendler zu vermeiden; in diesen Zonen Ansässige erhalten Bewilligungen, um zeitlich unbeschränkt zu parkieren.
- Neu soll in den Gebieten ausserhalb der Stadtzentren flächendeckend die «Blaue Zone» eingeführt werden – dies mit Ausnahme stark ländlich geprägter Aussenwachen ohne Fremdparkierungsdruck.
- Die heute in Kraft stehenden Vorschriften wurden im Jahr 1987 vom Stadtrat erlassen. Sie sind den neuen Rahmenbedingungen anzupassen, wobei die neuen Vorschriften aus formalrechtlichen Gründen durch den Grossen Gemeinderat (Legislative) zu beschliessen sind.

Was ändert sich? Was bleibt gleich?

- Es werden die rechtlichen Grundlagen geschaffen, um Anwohnenden eine kombinierte Bewilligung für das zeitlich unbeschränkte Parkieren und das Nachtparkieren erteilen zu können. Die Gebührentarife werden dafür aufeinander abgestimmt.
- In Zukunft sollen anstelle von Parkkarten andere Formen von Parkierungsbewilligungen verwendet werden, wie z. B. Vignetten oder internet-basierte Bewirtschaftungssysteme.
- Für die Bewilligungen zum zeitlich unbeschränkten Parkieren wird in der neuen Verordnung des Gemeinderats ein Gebührenrahmen festgesetzt. Generell sollen die Gebühren für Parkierungsbewilligungen gegenüber heute angehoben werden, um einen angemessenen Preis mit Leistungswirkung festlegen zu können.
- Nicht erhöht werden sollen die Gesamtkosten für Anwohnende und ansässige Betriebe, die eine Bewilligung sowohl für das zeitlich unbeschränkte Parkieren in der «Blauen Zone» als auch für das Nachtparkieren beanspruchen.

2.2.1 Heutiger Regelungsinhalt

Europaweit besteht das Parkierungsregime «Blaue Zone», wonach Motorwagen nur für eine bestimmte Zeit gemäss Parkscheibe abgestellt werden dürfen. Wo es besonders signalisiert ist, darf mit entsprechenden Bewilligungen auch zeitlich unbeschränkt parkiert werden. Diese Regelungen für die «Blauen Zonen» in Winterthur finden sich in den vom Stadtrat erlassenen Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (Parkkartenvorschriften) vom 17. Juni 1987. Anwohnende, in der Zone ansässige Betriebe, bestimmte Gewerbebetriebe und andere besonders Betroffene erhalten demnach Bewilligungen zum zeitlich unbeschränkten Parkieren in der «Blauen Zone». Dafür wird eine gebührenpflichtige Parkkarte ausgestellt, die in der Regel für die Dauer eines Kalenderjahres gilt.

2.2.2 Neue Rahmenbedingungen (sGVK und «Parkraumplanung»)

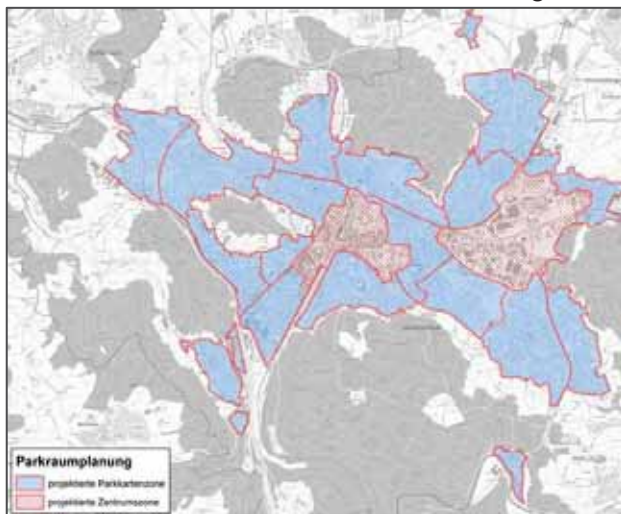
Das Parkierungsregime «Blaue Zone» hat für die Umsetzung der Zielsetzungen des sGVK einen hohen Stellenwert: Die «Blaue Zone» soll flächendeckend auf dem gesamten Stadtgebiet eingeführt werden. Ausgenommen sind einzig die beiden Stadtzentren und stark ländlich geprägte Aussenwachen ohne Fremdparkierungsdruck.



Heutige Parkkartenzonen (Stand Dez. 2014)

In Gebieten mit bestehender «Blauer Zone» mit Anwohnerbevorzugung soll sich vor allem die Gebührenbelastung ändern, wodurch eine (erwünschte) Verlagerung auf Privatgrund erwartet wird, nicht aber eine grundlegende Veränderung des MIV-Verkehrsaufkommens. Bisher eher kleine Zonen sollen zu grösseren, zusammenhängenden Anwohnerzonen vereint werden, um die Flexibilität der Parkierungsberechtigten zu erhöhen; die Grössen der Zonen

sollen jedoch den innerstädtischen Pendlerverkehr innerhalb dieser Zonen nicht begünstigen.



Projektierte Stadtzentren und Anwohnerzonen.

In Gebieten, in denen die «Blaue Zone» neu eingeführt wird, wird eine praktisch vollständige Verdrängung der Fremdparkierung durch Pendlerinnen und Pendler erwartet, was zu einer spürbaren Abnahme des MIV-Verkehrsaufkommens führen soll.

2.2.3 Anpassungsbedarf im Allgemeinen

Die konkreten Änderungen der Zonenausdehnung und -einteilung sind nicht Gegenstand des vorliegenden Revisionsverfahrens; sie werden, gestützt auf einen durch das Departement Bau beantragten Kredit mit entsprechenden Verkehrsanordnungen, die mit Rechtsmittelbelehrung öffentlich zu publizieren sind, durch den Stadtrat beschlossen.

Anpassungen am Verordnungstext sind indessen angezeigt, um z. B. den Kreis der bezugsberechtigten Personen näher zu definieren. Weiter wird die Revision der Bestimmungen genutzt, um verschiedene Regelungen aus der bisherigen Vollzugspraxis formell in der Verordnung zu verankern; dies betrifft beispielsweise das Erteilen von Tagesbewilligungen für Besuchende in der «Blauen Zone» (bzw. Kundschaft dort ansässiger Betriebe) oder die Erteilung von Bewilligungen für gewerbliche Dienstleister, die im Auftrag von Anwohnenden auf ein längerfristiges Parkieren in der «Blauen Zone» angewiesen sind.

Und schliesslich sind angezeigte Anpassungen an den Gebührentarifen aus formalrechtlichen Gründen in einem durch den Grossen Gemeinderat zu erlassenden Gesetz im formellen Sinn vorzunehmen (s. dazu Ziff. 4.2. nachstehend).

2.2.4 Zu den konkreten Anpassungen

2.2.4.1 Erweiterter Kreis der Bezugsberechtigten

Wo gemäss den Festlegungen im sGVK in den Stadtzentren in Zukunft generell kein längerfristiges Parkieren mehr möglich sein wird, sollen die dort Wohnenden bzw. die dort ansässigen Betriebe die Möglichkeit haben, Bewilligungen für das zeitlich unbeschränkte Parkieren in einem angrenzenden Gebiet mit Anwohnerbevorzugung zu erhalten; dafür wird eine explizite Rechtsgrundlage geschaffen. Gleiches gilt für Einwohnerinnen und Einwohner von Ausenwachen ohne ausreichenden ÖV-Anschluss, denen damit im Sinn von «Park-and-Ride» die Möglichkeit eingeräumt wird, ihr Fahrzeug in der Nähe eines ÖV-Anschlusses längere Zeit parkieren zu können, um für ihren weiteren Weg die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen zu können.

Neu explizit in der Verordnung geregelt werden soll auch die aus der bisherigen Praxis entwickelte Kategorie der «Gewerbebewilligungen»: Auswärtige Gewerbetreibende, die aus betrieblichen Gründen zwingend auf das längere Abstellen ihres Fahrzeugs (z. B. Werkstattwagen eines Handwerksbetriebs) in der «Blauen Zone» angewiesen sind, um dort im Auftrag von Anwohnenden Dienstleistungen zu erbringen, sollen für die dafür notwendige Zeit eine Bewilligung erhalten. Die vorliegende Revision wird zum Anlass genommen, die rechtlichen Grundlagen für diese Kategorie von Parkierungsbewilligungen detaillierter zu regeln.

2.2.4.2 Neue Gebührenfestlegungen für die Parkierungsbewilligungen

Analog der Regelung in den Vorschriften über das gebührenpflichtige Parkieren (VgP) soll in der neuen Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der «Blauen Zone» der Grosse Gemeinderat einen Gebührenrahmen für die verschiedenen Parkierungsbewilligungen erlassen, innerhalb dessen der Stadtrat die einzelnen Gebühren festlegen wird.

a) Parkierungsbewilligungen für Anwohnende und ansässige Betriebe

Eine Anwohnerparkkarte, die zum zeitlich unbeschränkten Parkieren eines Fahrzeugs in der «Blauen Zone» von 8.00 bis 19.00 Uhr berechtigt, kostet aktuell CHF 50.00 pro Jahr. Ein Blick auf die aktuellen Preise für Abstellplätze auf öffentlichem Grund und auf die Preise für Anwohnerparkkarten in anderen Gemeinden zeigt deutlich, dass diese Tarife – seit mehr als 20 Jahren nicht mehr angepasst – zu tief sind. Für eine solche Bewilligung soll daher neu ein Gebührenrahmen von CHF 200.00 bis CHF 300.00 festgelegt werden, um die erwünschte Verlagerung parkierter Fahrzeuge vom öffentlichen auf den privaten Grund zu erreichen.

Eine solch erhebliche Anpassung hätte jedoch für Anwohnende und ansässige Betriebe, die für betreffende Fahrzeuge auch Nachtparkiergebühren bezahlen, eine markante Erhöhung der gesamten Parkierungsgebühren zur Folge, zumal die Gebühren für das Nachtparkieren seit der letzten Anpassung dieser Tarife schweizweit im obersten Bereich liegen. Daher soll Anwohnenden und ansässigen Betrieben, die für das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund bereits vergleichsweise hohe Gebühren bezahlen, eine Parkierungsbewilligung für das tagsüber zeitlich unbeschränkte Parkieren zu einem reduzierten Tarif ermöglicht werden. Dies mittels eines Gebührenrahmens von CHF 50.00 bis CHF 100.00. Insgesamt erscheint dem Stadtrat eine Jahresgebühr von derzeit CHF 50.00 für das zeitlich unbeschränkte Parkieren in der «Blauen Zone» in Kombination mit der Jahresgebühr von CHF 660.00 für das nächtliche Dauerparkieren als nach wie vor angemessen; die Gesamtkosten für eine so kombinierte Bewilligung sollen daher gegenüber heute unverändert bleiben.

b) Parkierungsbewilligung für Gewerbetreibende

Bei der Gebührenfestsetzung für diese Bewilligungen ist zu berücksichtigen, dass der Aufwand für die Erteilung einer Gewerbebewilligung höher ist als bei Anwohnerbewilligungen. Zur Vorbeugung gegen Missbrauch muss überprüft werden, ob es sich um einen gewerblichen Dienstleistungsbetrieb handelt und ob das betreffende Fahrzeug zwingend zum Mitführen einer Werkstatteinrichtung, von Arbeitsmaterial oder Ähnlichem benötigt wird. Daher soll ein Gebührenrahmen von CHF 200.00 bis CHF 400.00 für Gewerbebewilligungen mit Gültigkeit für ein Fahrzeug sowie CHF 300.00 bis CHF 500.00 für Gewerbebewilligungen mit Gültigkeit für maximal fünf Fahrzeuge festgelegt werden.

Ein Blick auf die Gebühren andernorts zeigt, dass die neuen Tarife sich auch hier im Rahmen der Festlegungen anderer Deutschschweizer Städte bewegen (Stand Januar 2019):

Gewerbeparkkarte (pro Jahr)	Winterthur bisher	Winterthur neu	Zürich	Luzern	Frauenfeld	Schaffhausen	St. Gallen
1 Kontrollschild	50–80	200–400	300–420	400–600	30	–	400
5 bzw. 6 Kontroll- schilder	50–80	300–500	420–540	–	–	–	–

c) Gebühren für Tagesbewilligungen

Tagesbewilligungen für Besuchende von Anwohnenden oder Kundschaft von Gewerbetrieben werden heute einzeln oder als 10er-Block abgegeben. Neu sollen bloss Tagesbewilligungen abgegeben und es soll dafür ein Gebührenrahmen von CHF 10.00 bis CHF 20.00 festgelegt werden.

d) Sonderbewilligungen

Beibehalten werden soll die Regelung, wonach neben den Parkierungsbewilligungen für Anwohnende und ansässige Betriebe bzw. Gewerbetreibende auch anderen, von der zeitlichen Parkierungsbeschränkung im gleichen Mass betroffenen Personengruppen «Sonderbewilligungen» ausgestellt werden können; als Beispiel seien Fahrzeuge der Spitex oder von anderem medizinischem Personal genannt. Der Gebührenrahmen für derartige Sonderbewilligungen soll bewusst breit gefasst und auf CHF 50.00 bis CHF 300.00 festgelegt werden.

2.2.4.3 Neue Formen der Parkierungsbewilligung

Gemäss den heute geltenden Parkkartenvorschriften ist als Parkierungsbewilligung zwingend eine Parkkarte abzugeben, die auch als Kontrollmittel gilt. Diese Regelung ist nicht mehr zeitgemäss, weshalb dem Stadtrat neu ausdrücklich die Kompetenz eingeräumt werden soll, eine andere Form der Parkierungsbewilligung zu bestimmen. Derzeit laufen im Rahmen eines Vorprojekts Abklärungen hinsichtlich der Einführung einer kundenfreundlichen Ersatzlösung, beispielsweise durch eine E-Government-Lösung («Parkkartenportal»).



2.3 Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund

Das Wichtigste in Kürze:

- Das regelmässige Parkieren eines Motorfahrzeugs in der Nacht auf öffentlichem Grund kann als bewilligungs- und gebührenpflichtig erklärt werden. Die Stadt Winterthur gehörte vor über 50 Jahren zu den ersten Gemeinwesen in der Schweiz, die eine solche Regelung einführten.
- Die nächtliche Bewirtschaftung des Parkraums auf öffentlichem Grund bildet einen wichtigen Pfeiler der städtischen Parkraumbewirtschaftung und soll daher beibehalten werden.
- Die in Kraft stehenden Vorschriften wurden im Jahr 1965 vom Stadtrat erlassen. Sie sind den aktuellen Gegebenheiten anzupassen, wobei die neuen Vorschriften aus formalrechtlichen Gründen durch den Grossen Gemeinderat (Legislative) zu beschliessen sind.

Was ändert sich? Was bleibt gleich?

- Die geltende Verordnung geht noch von der «Einführungssituation» aus, wonach die Bewilligung zum Nachtparkieren aus praktischen Gründen pauschal allen Fahrzeugbesitzern, die regelmässig auf dem öffentlichen Grund parkierten, als erteilt galt. Neu sollen die Bewilligungen für das Nachtparkieren auf Gesuch hin erteilt werden, und es soll auf diese Weise ein ordentliches verwaltungsrechtliches Bewilligungsverfahren zur Anwendung kommen.
- Die mit dem Vollzug der Verordnung betraute Stadtpolizei soll neu ermächtigt werden, die Kontrolltätigkeit an Private zu übertragen.
- Es sollen die rechtlichen Grundlagen geschaffen werden, um Besitzenden einer Parkierungsbewilligung für die Blaue Zone eine Kombikarte mit eingeschlossenem Nachtparkieren anbieten zu können.
- Der Kreis der bewilligungspflichtigen Personen und Fahrzeuge soll unverändert bleiben, dieser ist zur Vermeidung von Missverständnissen klarer zu definieren.
- An den Festlegungen betreffend die Gebührenhöhe soll festgehalten werden. Neu soll indessen der Grosse Gemeinderat den Gebührenrahmen festlegen, in dem der Stadtrat die Tarife festlegt.

2.3.1 Heutiger Regelungsinhalt

Viele Gemeinden in der Schweiz verlangen für das regelmässige nächtliche Abstellen von Motorfahrzeugen auf dem öffentlichen Grund («Laternenplätze») eine Gebühr, so auch Winterthur. Gemäss der Verordnung betreffend das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund aus dem Jahr 1965 ist es nur mit behördlicher Bewilligung gestattet, Automobile oder Automobilanhänger über Nacht regelmässig auf öffentlichem Grund oder auf allgemein zugänglichen städtischen Parkplätzen abzustellen.

2.3.2 Anpassungsbedarf im Allgemeinen

Die vom Stadtrat im Jahr 1965 erlassene Verordnung erweist sich aus verschiedenen Gründen als revisionsbedürftig. Aus formalrechtlichen Gründen ist heute ein durch die Legislative zu erlassendes Gesetz im formellen Sinne erforderlich, das den Gegenstand der Bewilligungspflicht, den Kreis der pflichtigen Personen wie auch die Bemessungsgrundlage für die zu bezahlende Gebühr bezeichnet (s. dazu auch Ziff. 4.2. nachstehend). Nun bietet sich die Gelegenheit, die inzwischen über fünfzig Jahre alten Bestimmungen grundlegend zu überarbeiten und dabei zahlreiche Präzisierungen vorzunehmen, die sich aufgrund der praktischen Erfahrungen der letzten Jahre aufdrängen. So soll im neuen Verordnungstext beispielsweise der unbestimmte Rechtsbegriff des «regelmässigen Nachtparkierens» näher umschrieben werden.

Festgehalten werden soll am Grundsatz der Gebührenerhebung für das nächtliche Dauerparkieren, da dieser wichtige Pfeiler der Parkraumbewirtschaftung insbesondere dazu geeignet ist, eine stärkere Verlagerung des nächtlichen Parkierens auf öffentlichem Grund zu verhindern. Ebenso kann am faktisch bereits heute bestehenden Gebührenrahmen festgehalten werden, zumal diese Tarife erst auf das Jahr 2015 hin angepasst wurden und absolut betrachtet schweizweit im obersten Bereich liegen.

2.3.3 Anpassungsbedarf im Einzelnen

2.3.3.1 Systemwechsel zu ordentlichem Bewilligungsverfahren

Zahlreiche Bestimmungen der Verordnung aus dem Jahr 1965 basieren auf der damaligen «Einführungssituation», als das neue Instrument des Nachtparkierens erstmals in Winterthur eingeführt wurde und mit möglichst geringem Verwaltungsaufwand allen Fahrzeugbesitzern, welche nun bewilligungs- und gebührenpflichtig wurden, eine pauschale Bewilligung erteilt werden sollte. Dieses pragmatische Vorgehen bei der Einführung des neuen Systems führte in den letzten Jahren verschiedentlich zu Unsicherheiten, ob und auf welchen Zeitpunkt neu Nachtparkierende eine Bewilligung benötigen und wie diese erteilt wird. Demzufolge soll zu-

künftig auch für diese Bewilligungsart das in diesen Fällen übliche verwaltungsrechtliche Verfahren angewendet werden, wonach die Bewilligung auf Gesuch hin für eine bestimmte Dauer erteilt wird; mit dem Bezahlen der Gebühr für die nächste Zeitperiode verlängert sich die Bewilligung automatisch um die betreffende Dauer. In den seltenen Fällen, in denen Pflichtige keine Bewilligung lösen bzw. die Gebühren nicht (mehr) bezahlen, sollen in Zukunft die ordentlichen verwaltungsrechtlichen Abläufe zur Anwendung kommen.

2.3.4 Einführung von sog. Kombi-Bewilligungen

Wie beim Erlass derartiger Rechtsverordnungen üblich, soll dem Stadtrat formell die Kompetenz zur Erteilung der notwendigen Vollzugsvorschriften erteilt werden. In diesem Rahmen wird der Stadtrat – im Einklang mit der neuen Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der «Blauen Zone» – auch die Einführung einer sog. Kombi-Bewilligung für Anwohnende in «Blauen Zone», die gleichzeitig eine Nachtparkierungsbewilligung beanspruchen, regeln.

Nach der Auffassung des Stadtrats ist eine Gebühr von CHF 55.00 pro Monat (bzw. CHF 660.00 pro Jahr) für das nächtliche Dauerparkieren nach wie vor angemessen; falls ein Anwohner auch eine Bewilligung für das zeitlich unbeschränkte Parkieren in der «Blauen Zone» benötigt, soll ihm dafür eine reduzierte Gebühr in Rechnung gestellt werden (s. dazu Ziff. 2.2.4.2. vorstehend).

2.3.5 Übertragung von Kontrollaufgaben an Dritte

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass zur Durchsetzung der Verordnung auch Kontrollen notwendig sind. Diese werden heute von Patrouillen der Stadtpolizei durchgeführt. Neu soll die rechtliche Grundlage geschaffen werden, um die Durchführung der Kontrollen (nicht aber die Ahndung allfälliger Ordnungswidrigkeiten) an Dritte übertragen zu können. Bei der Kontrolle des ruhenden Verkehrs bewährt sich eine solche Delegation bereits seit zehn Jahren. Ausserdem existieren heute technische Hilfsmittel, um sowohl die Kontrollen als auch deren Auswertung wesentlich zu vereinfachen. Auf dieser Basis können künftig in regelmässigeren und kleineren Abständen Kontrollen durchgeführt und so die Einhaltung der Verordnung effizienter sichergestellt werden.



3 Auswirkungen

3.1 Auswirkungen auf die Stadt

Mit der Umsetzung der neu erlassenen Massnahmen soll eine Stabilisierung oder sogar eine geringfügige Abnahme des Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr erreicht werden. Die Verfügbarkeit des Parkraums für die gewünschten Zielgruppen und die Bewohnerinnen und Bewohner Winterthurs dürfte sich insgesamt verbessern.

Durch die Anpassung der Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund ist mit städtischen Mehreinnahmen von jährlich rund CHF 500 000.00 zu rechnen. Weiter dürfte die Anpassung der Gebührentarife zu Mehreinnahmen von rund CHF 180 000.00 pro Jahr führen, dies namentlich auch aufgrund des Umstands, dass mit der vorgesehenen Ausdehnung der «Blauen Zone» voraussichtlich mehr Anwohnende eine Bewilligung zum zeitlich unbeschränkten Parkieren lösen werden.

3.2 Auswirkungen auf die Zentrumszonen

Gemäss den im «Planungsbericht Parkraumplanung» formulierten Erwartungen dürfte die Erhöhung der Parkierungsgebühren zu einer gesteigerten Attraktivität der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und des Fuss- und Veloverkehrs führen; es ist daher zu erwarten, dass eine gewisse Verlagerung des MIV auf alternative Verkehrsmittel erfolgen wird. Da aber das Stadtzentrum von Winterthur als Zielgebiet eine hohe Attraktivität aufweist, ist davon auszugehen, dass die frei werdenden Parkraumkapazitäten durch neue Nutzende ausgeglichen werden, die bereit sind, auch die erhöhten Gebühren zu bezahlen. Das MIV-Verkehrsaufkommen im Stadtzentrum dürfte damit – trotz Zunahme der Personenbewegungen – weitgehend unverändert bleiben.

3.3 Auswirkungen auf die Quartierzentren

Wo neu eine Beschränkung der Maximalparkdauer eingeführt wird, dürfte die dadurch bewirkte (erwünschte) Erhöhung des Fahrzeugumschlags zu einer leichten Verkehrszunahme beim MIV führen. Andererseits entsteht, wie im Stadtzentrum, durch die teilweise neue Gebührenerhebung ein Anreiz, das Ziel statt mit dem Auto zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr zu erreichen. Für die Quartierzentren wird daher insgesamt ebenfalls ein weitgehend unverändertes MIV-Verkehrsaufkommen erwartet, trotz zunehmender Personenbewegungen.

3.4 Auswirkungen auf die Wohnquartiere

In Gebieten mit bestehender «Blauer Zone» mit Anwohnerbevorzugung ändert sich v. a. die Gebührenbelastung (sofern nicht auch bereits Nachtparkiergebühren bezahlt werden): Es kann davon ausgegangen werden, dass aufgrund der Gebührenerhöhung die erwünschte Verlagerung des Parkierens vom öffentlichen Grund auf Privatgrund erfolgt, nicht aber eine Veränderung beim MIV-Verkehrsaufkommen.

In Gebieten, in denen die «Blaue Zone» neu eingeführt wird, kommt es zu einer praktisch vollständigen Verdrängung der Fremdparkierung (insbesondere von Pendlerinnen und Pendlern), was zu einer Abnahme des MIV-Verkehrsaufkommens führen dürfte. Im Gegenzug haben die Anwohnenden für das zeitlich unbeschränkte Parkieren Gebühren zu bezahlen.

Durch die Schaffung der rechtlichen Grundlagen für ein vereinfachtes Bewilligungsverfahren wird eine kundenfreundlichere Erteilung von Parkierungsbewilligungen möglich. Dies beispielsweise durch ein «Parkkartenportal», durch kombinierte Bewilligungen für zeitlich unbeschränktes Parkieren in der «Blauen Zone» und Nachtparkieren bis zu online gelösten Bewilligungen.

3.5 Auswirkungen auf die «speziellen Zielorte»

Wird der Parkraum an «speziellen Zielorten» im Sinn der neu geschaffenen Rechtsgrundlagen bewirtschaftet, dürften sich aufgrund der Einführung einer Gebührenpflicht geringfügige Verlagerungseffekte auf Alternativen zum Auto ergeben, was ebenfalls zu einer geringfügigen Abnahme des MIV-Verkehrsaufkommens führen dürfte.

3.6 Auswirkungen auf die Umwelt

Mit der Anpassung der kommunalen Parkierungsvorschriften wird eine der Massnahmen des Massnahmenplans Luftreinhaltung 2010 erfüllt und damit ein Beitrag zur Entlastung der Umwelt geleistet.



4 Rechtliche Aspekte

4.1 Gesetzmässigkeit

Beim Abstellen eines Fahrzeugs auf öffentlichem Grund über das bloss kurzzeitige Parkieren hinaus handelt es sich um gesteigerten Gemeingebrauch, dessen Regelung in die Kompetenz der Gemeinden fällt. Ebenso können die Gemeinden die Erteilung von Parkierungsbewilligungen für das zeitlich unbeschränkte Parkieren in «Blauen Zonen» regeln.

4.2 Erlassformen

Bei den Revisionsvorlagen handelt es sich um Verordnungen von allgemeiner Wichtigkeit (Rechtsverordnungen), für deren Erlass bzw. Änderung gemäss § 28 Abs. 1 Ziff. 6 der Gemeindeordnung vom 26. November 1989 (GO) der Grosse Gemeinderat zuständig ist. Dem Stadtrat steht die Antragstellung zu (§ 41 Abs. 2 Ziff. 1 GO).

Die Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in «Blauen Zonen» (Parkkartenvorschriften) wurden mit Beschluss vom 17. Juni 1987 (sknr 87-1146) durch den Stadtrat erlassen.

Die Zuständigkeit des Stadtrats stützte sich unter anderem auf § 74 des alten Gemeindegesetzes (aGG). Bis zur Neufassung von § 74 aGG anlässlich der Revision der Strafprozessordnung vom 1. September 1991 war der Erlass von Polizeiverordnungen und somit der heute gültigen Parkkartenvorschriften dem Stadtrat vorbehalten. Gemäss § 175 Gemeindegesetz vom 20. April 2015 (GG) behalten Anordnungen, die in einem nach dem (alten) Gemeindegesetz vom 6. Juni 1926 gültigen Verfahren beschlossen wurden, ihre Gültigkeit. Änderungen solcher Erlasse richten sich jedoch nach den heute gültigen Bestimmungen.

4.3 Kontrollgebühr und Benutzungsgebühr

Gemeingebrauch und gesteigerter Gemeingebrauch

Gestützt auf Art. 82 Abs. 3 BV ist die Benützung öffentlicher Strassen gebührenfrei. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung und einhelliger Lehre gilt diese Gebührenfreiheit, solange die Benützung der Strasse im Rahmen ihrer Zweckbestimmung und im Rahmen des Gemeingebrauchs erfolgt. Zum Gemeingebrauch einer Strasse gehört auch das kurzzeitige Parkieren. Eine Benützung der Strasse über das kurzzeitige Parkieren hinaus stellt gesteigerten Gemeingebrauch dar.

Die Abgrenzung zwischen kurzzeitigem Parkieren (Gemeingebrauch) und länger dauerndem Parkieren (gesteigerter Gemeingebrauch) lässt sich nicht generell, sondern nur unter Be-

rücksichtigung der örtlichen Verhältnisse festlegen. In zentralen, hochfrequentierten städtischen Zentrumslagen ist bereits eine Parkdauer von mehr als 30 Minuten als gesteigerter Gemeindegebrauch zu qualifizieren, während das Parkieren an weniger zentralen Lagen auch über 30 Minuten hinaus noch als gemeinverträglich bezeichnet werden kann.

Kontrollgebühren und Benutzungsgebühren

Wird schlichter Gemeindegebrauch ausgeübt, darf lediglich eine Kontrollgebühr erhoben werden. Damit soll einzig der Aufwand für die Herrichtung der Parkfelder (Markierung und Signalisation), für die Wartung der Parkuhren und für die Kontrolle der Einhaltung der Parkierungsvorschriften gedeckt werden. Dabei gilt das sog. Kostendeckungsprinzip; die Einnahmen des Gemeinwesens dürfen die durch den schlichten Gemeindegebrauch verursachten Kosten nicht übersteigen.

Liegt gesteigerter Gemeindegebrauch vor, können zusätzlich zu den Kontrollgebühren auch Benutzungsgebühren erhoben werden. Weil diese kostenunabhängige Kausalabgaben darstellen, dürfen sie jedoch nur dann erhoben werden, wenn dafür eine formelle gesetzliche Grundlage geschaffen wird; eine vom Grossen Gemeinderat der Stadt Winterthur erlassene Verordnung erfüllt diese Voraussetzung. Mit Benutzungsgebühren kann demnach ein Ertrag erzielt werden, der den effektiven Aufwand des Gemeinwesens übersteigt; das Kostendeckungsprinzip findet in diesem Fall keine Anwendung mehr. Es gilt aber nach wie vor auch das Äquivalenzprinzip: Dieser aus dem Verhältnismässigkeitsprinzip abgeleitete Grundsatz soll sicherstellen, dass die veranschlagte Gebührenhöhe in einem vernünftigen Verhältnis zum objektiven Wert der staatlichen Leistung steht. Diesem Erfordernis wird mit den vorgeschlagenen Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund Rechnung getragen.

4.4 Delegation von Befugnissen

Die Vorlagen sehen folgende Delegationen an den Stadtrat vor:

- Festsetzen der Kontrollgebühr für das weniger als 30 Minuten dauernde Parkieren in den Stadt- und Quartierzentren (Art. 3 Abs. 3 E-VgP);
- Erlass der notwendigen Vollzugsbestimmungen für die Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund wie die maximale Parkierungsdauer, die Betriebszeiten der Parkuhren und die Gebühren für angebrochene Stunden (Art. 7 Abs. 1 E-VgP);
- Gewährung von Ausnahmen von der Gebührenpflicht oder der Parkzeitbeschränkung in besonderen Fällen (Art. 7 Abs. 2 E-VgP)

- Anpassung der Kontrollgebühren und des Maximums der Benutzungsgebühr an die Teuerung, wenn der Landesindex der Konsumentenpreise seit der letzten Festlegung um mindestens 10 % angestiegen ist (Art. 7 Abs. 3 E-VgP);
- Bestimmung des Zeitpunktes des Inkrafttretens der revidierten Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (Art. 8 E-VgP);
- Festlegung von weiteren Bewilligungskategorien für Personengruppen, die vom Parkierungsregime Blaue Zone im gleichen Mass betroffen sind wie die Anspruchsberechtigten gemäss Art. 3 und Art. 4 (Art. 5 E-PBZ);
- Festlegung der Gebühren für die jeweiligen Kategorien von Parkierungsbewilligungen innerhalb der definierten Bandbreiten (Art. 9 E-PBZ);
- Erlass der notwendigen Vollzugsbestimmungen für die Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (Art. 15 E-PBZ);
- Bestimmung des Zeitpunkts des Inkrafttretens der revidierten Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (Art. 16 E-PBZ);
- Regelung der Einzelheiten im Zusammenhang mit der Erteilung einer Bewilligung für das Nachtparkieren (Art. 5 Abs. 3 E-Nachtparkierverordnung);
- Festlegung der Gebühren für das Nachtparkieren innerhalb der definierten Bandbreiten sowie Regelung der Zahlungsmodalitäten und des Vorgehens bei allfälligen Gebührenanpassungen (Art. 6 Abs. 2 E-Nachtparkierverordnung);
- Erlass der notwendigen Vollzugsbestimmungen für die Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund sowie Übertragung der Durchführung von Kontrollaufgaben an geeignete Dritte (Art. 7 E-Nachtparkierverordnung);
- Bestimmung des Zeitpunkts des Inkrafttretens der revidierten Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Art. 9 E-Nachtparkierverordnung).

5 Rahmenbedingungen und übergeordnete Vorgaben

5.1 Städtischer Massnahmenplan Luftreinhaltung

Der Massnahmenplan Luftreinhaltung 2010 umfasst insgesamt 44 städtische und kantonale Massnahmen. Die Massnahme «Anpassung der kommunalen Parkierungsvorschriften» ist eine davon.

5.2 Regionaler Richtplan Winterthur und Umgebung

Die Richtplanung von Kanton, Regionen und Gemeinden schafft und sichert die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen. Der regionale Richtplan ist das strategische Führungsinstrument der Region für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung (§ 30 PBG); er enthält verbindliche Festlegungen (Wirkung) für die Behörden von Region und Gemeinden. Er will die räumlichen Chancen und Potenziale frühzeitig erkennen, gezielt nutzen und stellt die Abstimmung mit anderen Planungen sicher.

Das Parkplatzangebot in den Zentren soll im Interesse der Zentrumsfunktion erhalten bleiben und namentlich für Kundschaft sowie Besuchende bewirtschaftet werden. In Arbeitsplatzgebieten mit einer hohen Erschliessungsqualität durch den ÖV ist das Parkplatzangebot zu beschränken, da MIV-Fahrten von Pendlerinnen und Pendlern zu vermeiden sind (Regionaler Richtplantext Pkt. 4.1.1d). Im regionalen Richtplan wird die Zielsetzung des kantonalen Richtplans, dass mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses vom öffentlichen Verkehr übernommen werden soll, aufgenommen und präzisiert. Für die Stadt Winterthur wird gefordert, dass der ÖV-Anteil aller ÖV- und MIV-Wege bis 2030 von 29 % auf 35 % erhöht wird.

5.3 Kommunaler Richtplan

Das Wachstum der Stadt Winterthur und das gleichzeitig steigende Bedürfnis der Bevölkerung nach mehr Mobilität führt zu einem Verkehrswachstum. Das heute bereits stark ausgelastete Verkehrsnetz gelangt immer häufiger an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Die Planung und Bewirtschaftung des Parkraums ist ein Schlüsselthema zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens und der Verkehrserzeugung des motorisierten Individualverkehrs. Dies ist auch im kommunalen Richtplan so festgehalten. Dieser wurde vom Grossen Gemeinderat im Jahr 2011 verabschiedet (Gegenvorschlag zur kommunalen Volksinitiative «zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur», GGR-Nr. 2010.23). Dieser fordert bis 2025 eine Erhöhung des Modalsplits für den ÖV, Fuss- und Veloverkehr um

8 Prozentpunkte, was faktisch eine Plafonierung des heutigen motorisierten Verkehrs bedeutet. Dies kann nur mit einer Steuerung der Verkehrsnachfrage erfolgen. Zu dieser Steuerung trägt die Planung, Optimierung und Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze bei.

5.4 Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)

Die Erkenntnis, dass in der Grossstadt Winterthur die Mobilität intelligent, attraktiv und nachhaltig geplant werden muss, um das Winterthur der Zukunft für alle verträglich und vorteilhaft zu gestalten, führte zur Ausarbeitung des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK), welches seinerseits auf dem Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung sowie auf dem Massnahmenplan Luftreinhaltung aufbaut. Das sGVK beinhaltet ein Bündel von Verkehrsmassnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, deren Umsetzung auch langfristig ein funktionsfähiges Verkehrsnetz mit hoher Aufenthaltsqualität sicherstellt.

Das sGVK wurde in enger Zusammenarbeit zwischen der Stadt Winterthur und dem Kanton Zürich mit einer breit abgestützten Projektorganisation erarbeitet und schliesslich im Herbst 2011 vom Grossen Gemeinderat der Stadt Winterthur einstimmig angenommen. Dementsprechend hat auch der Stadtrat die Umsetzung des sGVK als Legislatorschwerpunkt in seine 12-Jahres-Strategie aufgenommen.

5.4.1 Parkraumbewirtschaftung als ein Schlüsselthema des sGVK

Als eines der Instrumente zur Erreichung der verkehrsplanerischen Zielsetzungen gemäss sGVK soll die Optimierung der Lage, Anzahl und Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkplätze dazu beitragen, das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs zu steuern. Die Planung und Bewirtschaftung des auf dem Gebiet der Stadt Winterthur zur Verfügung stehenden Parkraums wurde daher im sGVK als klares Schlüsselthema definiert. Dabei ist zu unterscheiden zwischen Parkplätzen auf privatem und auf öffentlichem Grund, deren Planung und Bewirtschaftung auf unterschiedlichen Rechtsgrundlagen beruht.

5.4.2 Parkraum auf öffentlichem Grund

Mit einer Optimierung der Lage, der Anzahl und der Bewirtschaftung der Parkplätze auf öffentlichem Grund kann das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt Winterthur im Sinn der Zielsetzungen des sGVK massgeblich gesteuert werden. Durch eine kohärente Planung und Bewirtschaftung der auf öffentlichem Grund zur Verfügung stehenden Parkierungsmöglichkeiten soll die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs begrenzt und ein wichtiger Beitrag zur Aufrechterhaltung eines funktionierenden Verkehrssystems geleistet werden. Da die betreffenden Parkplätze auf öffentlichem Grund liegen, besteht für die Stadt in

dieser Hinsicht auch ein grösserer Handlungsspielraum und eine direktere Möglichkeit der Einflussnahme als bei Parkplätzen in privatem Eigentum.

	Parkraumplanung	
Eigentum	öffentlich	privat
Zugänglichkeit	öffentlich zugänglich	privat zugänglich
Einfluss auf:		
Anzahl	gross	minimal
Bewirtschaftung	gross	minimal
Handlungsspielraum	gross	minimal
	Parkkartenvorschriften VgP	Parkplatzverordnung
Legende	gross	minimal

5.4.3 Parkraum auf Privatgrund

Die gesetzlichen Regelungen zu Parkplätzen und Parkgaragen auf Privatgrund finden sich heute im Wesentlichen in der städtischen Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze (Abstellplatzverordnung) vom 27. Oktober 1986. Parallel zum vorliegenden Revisionsprojekt sind derzeit Bestrebungen im Gang, mit einer Überarbeitung der städtischen Abstellplatzverordnung neue Grundlagen für die Erreichung der diesbezüglichen, im sGVK gesteckten Ziele zu schaffen. Am Urnengang vom 18. Oktober 2015 hatte das Winterthurer Stimmvolk eine erste Vorlage des Grossen Gemeinderats für eine neue Parkplatzverordnung (PPVO) abgelehnt; aktuell laufen die parlamentarischen Beratungen für eine überarbeitete Gesetzesvorlage. Diese Arbeiten sind indessen *nicht* Gegenstand des vorliegenden Gesetzgebungsvorhabens, das sich auf den Parkraum auf öffentlichem Grund fokussiert.

5.5 Planungsbericht «Parkraumplanung»

5.5.1 Zielsetzungen

Im Hinblick auf die Umsetzung der im sGVK, im Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung sowie im Massnahmenplan Luftreinhaltung festgelegten verkehrsplanerischen Zielsetzungen zur Lenkung des motorisierten Individualverkehrs hat der Stadtrat die Erstellung eines Planungsberichts «Parkraumplanung» in Auftrag gegeben. Gestützt auf eine Bestandsanalyse und die vorgegebenen Zielsetzungen und Strategien des sGVK wurde damit ein

detailliertes Konzept für das weitere Vorgehen ausgearbeitet. Als Anforderungen an das Planungsergebnis wurden unter anderem die folgenden verkehrsplanerischen Inhalte definiert:

- Flexible Lösung, um auf gebietsspezifische Probleme reagieren zu können (z. B. Bewirtschaftungsmix).
- Abgrenzung der Gebiete mit schlichtem und gesteigertem Gemeingebrauch bei Strassenparkplätzen (abgestuft nach Parkdauer und Intensität der Nachfrage).
- Definition der Gebiete mit hauptsächlichem Parkierungsregime (Parkkarten, gebührenpflichtige Parkplätze, maximale Parkdauer), Priorisierung der Umsetzung nach Gebieten.
- Gebührenregelung bei öffentlich zugänglichen Parkplätzen (Strassenparkplätze und Parkierungsanlagen), sinnvolle Abstimmung der Gebühren von Strassenparkplätzen und Parkierungsanlagen, Lage der öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen.

5.5.2 Zustimmung zum Grundsatz der Parkraumbewirtschaftung

Mit Beschluss vom 21. September 2016 hat der Stadtrat den Planungsbericht zustimmend zur Kenntnis genommen und zur Publikation freigegeben. Für die weiteren Arbeiten zur Parkraumplanung und -bewirtschaftung hat der Stadtrat die folgenden konkreten Zielsetzungen definiert:

- Öffentlich zugängliche Parkplätze sollen vor allem Anwohnenden (Wohnquartiere) und Kundenschaft/Besuchenden (Stadt- und Quartierzentren) dienen.
- Öffentlich zugänglicher Parkraum ist nicht für Pendlerinnen und Pendler bestimmt.
- Parkieren an zentralen Lagen darf etwas kosten.
- Die Gebühren der Strassen- und Parkhausparkplätze sollen einander angeglichen werden.
- Die Bewirtschaftungsart (monetär und andere) soll möglichst einheitlich und einfach sein.
- Die Bewirtschaftung (monetär und andere) des Parkraums soll lenkungswirksam sein (Nutzerkreis, Verkehrsmittelwahl).

5.5.3 Umsetzungsplanung zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung

Weiter hat der Stadtrat das Departement Bau, Amt für Städtebau (heute: Tiefbauamt), beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei und dem Tiefbauamt einen Umsetzungsplan für die Einführung der Parkraumbewirtschaftung zu erarbeiten. Diese solle sich an den folgenden Grundsätzen orientieren:

- Für Anwohnende soll neu eine einheitliche Bewilligung für das unbeschränkte Parkieren in der «Blauen Zone» (Anwohnerbevorzugung) und das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund geschaffen werden.
- Bei Liegenschaften, die als «autoarmes Wohnen» mit weniger Abstellplätzen als dem Minimum im Rahmen eines baurechtlichen Verfahrens bewilligt wurden, sollen die Bewohnerinnen und Bewohner keine Anwohnerkarten erwerben können.

- Bewohnerinnen und Bewohner von gemäss kantonalen Angebotsverordnung nicht erschlossenen Gebieten (z. B. Aussenwachten) sollen die Gelegenheit erhalten, eine Parkkarte für die benachbarte «Blaue Zone» zu erwerben.
- In Ausnahmefällen sollen Beschäftigte eine Parkkarte für die «Blaue Zone» ihres Arbeitsorts erwerben können. Bedingung dafür ist, dass der Betrieb über weniger Parkplätze verfügt als gemäss Dienstanweisung (SR.08.344-4 vom 2.2.2011) möglich wären, dass die Erstellung der gemäss Dienstanweisung zulässigen Parkplätze nicht möglich ist und/oder eine Tätigkeit im Schichtbetrieb mit Schichtwechseln ausserhalb der ÖV-Betriebszeiten vorliegt.
- Die Parkplätze «spezieller Zielorte» wie Schul- und Sportanlagen, Friedhöfe sowie Ausflugsziele sollen wie das übrige Stadtgebiet bewirtschaftet werden, wobei die Bewirtschaftung (maximale Parkdauer, Bewirtschaftungszeit und Gebührenhöhe) der konkreten Nachfrage nach Parkplätzen angepasst werden kann. In den beiden Stadtzentren sollen auch die Parkplätze für Motorräder bewirtschaftet werden.

5.5.4 Revision der städtischen Vorschriften zur Parkplatzbewirtschaftung

Im Sinn eines Teilschritts im Hinblick auf die so konkretisierten verkehrsplanerischen Zielsetzungen wurde das Departement Sicherheit und Umwelt beauftragt, auf der Grundlage des Planungsberichts «Parkraumplanung» eine Anpassung der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) vom 24. Januar 2005, der Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (Parkkartenvorschriften) vom 17. Januar 1987 und der Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund vom 31. Mai 1965 auszuarbeiten.

Heute liegen die drei Entwürfe für die im Sinn der Vorgaben des sGVK und des Planungsberichtes Parkraumbewirtschaftung komplett überarbeiteten Verordnungen vor. Sie sind interessierten Kreisen mit dem vorliegenden Vernehmlassungsbericht zur Vernehmlassung zu unterbreiten.

5.6 Strategie und Legislatorschwerpunkte des Stadtrats

Der Stadtrat hat im Jahr 2014 in seiner 12-Jahres-Strategie als Ziel formuliert, dass das Verkehrssystem gemäss städtischem Gesamtverkehrskonzept funktioniert. Des Weiteren sei das übergeordnete Strassennetz für alle Verkehrsträger funktionsfähig, und in den Quartieren seien weitere Massnahmen zum Wohnschutz zu treffen. Beim Schwerpunkt Wirtschaft ist als Massnahme die Parkraumplanung und beim Schwerpunkt Verkehr die Massnahme der Umsetzung aller Massnahmen im Bereich Parkierung enthalten.

Im Legislaturprogramm 18–22 definierte der Stadtrat im Bereich «Mobilität und Energie» den Schwerpunkt «Effiziente Verkehrssteuerung». Eine zugehörige Massnahme (ME. 14.34) betrifft die «Umsetzung des Konzepts Parkraumplanung und Anpassung relevanter Erlasse».



6 Umsetzungsarbeiten

Im Hinblick auf die Umsetzung der revidierten Gesetzgebungsvorlagen wird der Stadtrat die notwendigen Vollzugsvorschriften ausarbeiten.

7 Die Vorschläge im Einzelnen

Die vorgeschlagenen Anpassungen der drei Verordnungen sind im Anhang dargestellt und kommentiert. Für die Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund und die Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone wurde eine synoptische Gegenüberstellung mit Kommentaren erstellt; die Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund wurde totalrevidiert, weshalb dazu eine kommentierte Fassung der Revisionsvorlage erarbeitet wurde.

8 Weiteres Vorgehen

Nach der Vernehmlassung wird der Stadtrat die Rückmeldungen auswerten und die definitive Vorlage zu Händen des Grossen Gemeinderats ausarbeiten. Anschliessend soll die Vorlage vom Stadtrat nach den Sommerferien 2019 zu Händen des Grossen Gemeinderats verabschiedet werden. Mit einem Inkrafttreten der revidierten Bestimmungen kann – je nach Verlauf und Dauer der parlamentarischen Beratungen – auf im 2020 gerechnet werden.

Beilagen:

- Synoptische Darstellung der «Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund» (VgP) inkl. Kommentar und 6 Plänen
- Synoptische Darstellung der «Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone» (PBZ) inkl. Kommentar
- Kommentierte Fassung der «Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichen Grund» (Nachtparkierverordnung)
- Fragebogen zur Vernehmlassung

«Parkplatzbewirtschaftung» der Stadt Winterthur

**Bericht über die Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens
21. März bis 21. Juni 2019**

Projektteam

Barbara Günthard-Maier, Vorsteherin DSU (Projektgesamtverantwortung)

Fritz Lehmann, Kommandant Stadtpolizei, DSU

Dan Steiner, Leiter Recht, DSU (Projektleitung)

Daniel Beckmann, Hauptabteilungsleiter Bewilligungen & Recht, Stadtpolizei, DSU

Corinne Gasal, Leiterin Kommunikation, DSU

Michael Wirz, Dienstchef Medien & Kommunikation, Stadtpolizei, DSU

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Überblick über die Stellungnahmen.....	4
2.1	Teilnehmende der Vernehmlassung	4
2.2	Gesamtbeurteilung der Vorlagen	5
2.2.1	Politische Parteien	5
2.2.2	Interessenverbände und Gewerbevertretende	8
2.2.3	Orts- und Quartiervereine	9
2.2.4	Parkhäuser	10
2.2.5	Weitere Personen	10
2.3	Stimmungsbild der Fragen.....	11
3	Zusammenfassung der wichtigsten Forderungen.....	11
3.1	Forderung nach einer gemeinsamen Verordnung	11
3.2	Gebührenpflichtiges Parkieren auf öffentlichem Grund (E-VgP)	13
3.2.1	Gebührenhöhe	13
3.2.2	Gebührenrahmen für den Stadtrat	16
3.2.3	Zentrumszonen	16
3.2.4	Quartierzentren	17
3.2.5	Motorräder und andere Fahrzeuge	18
3.2.6	Betriebszeiten / Bewirtschaftungszeiten	19
3.2.7	Vollzug	19
3.3	Blaue Zone (E-PBZ)	19
3.3.1	Gebührenrahmen für den Stadtrat	19
3.3.2	Anwohnende und ansässige Betriebe	20
3.3.3	Betriebszeiten / Bewirtschaftungszeiten	22
3.3.4	Anträge zu einzelnen Bestimmungen	22
3.4	Nachtparkieren	24
3.4.1	Gebührenrahmen für den Stadtrat	24
3.4.2	Kontrollaufgaben	24
3.4.3	Anträge zu einzelnen Bestimmungen	24
4	Nicht Gegenstand der Vorlagen	25
4.1	Flächendeckende Einführung der Blauen Zone	25
4.2	Bestandesgarantie der Parkplätze.....	25
4.3	Zweckbestimmung der Parkgebühren	26
4.4	Alternative Parkierungskonzepte	26
4.5	Weitere Konzepte	27
5	Ausblick.....	27
5.1	Mehreinnahmen	27
5.2	Parkierungsinfrastruktur.....	27
Anhänge 1		
A1	Übersicht über die Antworten zum Fragebogen	1
A2	Textvorschlag von U.A. für eine gemeinsame Verordnung	1

1 Einleitung

Gestützt auf die Festlegungen im «Regionalen Richtplan Winterthur und Umgebung», im «Kommunalen Richtplan Stadt Winterthur» sowie im städtischen Gesamtverkehrskonzept fällte der Stadtrat am 21. September 2016 den grundlegenden Entscheid zur Parkraumbewirtschaftung gemäss dem Konzeptplan «Parkraumplanung». Damit soll das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs, beeinflusst und namentlich auch der ÖV-Anteil am Modalsplit erhöht werden. Dies wird aufgrund des im kommunalen Richtplan Stadt Winterthur verankerten Gegenvorschlags zur kommunalen Volksinitiative «zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur» (GGR-Nr. 2010.23) verlangt.

Zur Erreichung dieser Ziele ist unter anderem die Überarbeitung von drei städtischen Verordnungen notwendig, die alle einen direkten Bezug zur Bewirtschaftung des Parkraums auf öffentlichem Grund aufweisen. Die Vorlagen sind im Einzelnen:

- Entwurf der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (E-VgP);
- Entwurf der Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (E-PBZ); und
- Entwurf der Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (E-Nachtparkierverordnung).

Die öffentliche Vernehmlassung zur den Revisionsentwürfen «Parkplatzbewirtschaftung» der Stadt Winterthur wurde am 19. März 2019 mit einer öffentlichen Informationsveranstaltung und einer Medienorientierung eröffnet und dauerte bis zum 21. Juni 2019. Im vorliegenden Bericht sind die Ergebnisse der Vernehmlassung dokumentiert. Er bezieht sich auf den Stand der Eingaben bis Ende Juni 2019.

Mit Stand vom 30. Juni 2019 wurden 19 vollständig ausgefüllte Fragebogen erfasst. Diese wurden in die Auswertung im Anhang 1 miteinbezogen. 10 Parteien und Organisationen haben ihre Stellungnahmen unabhängig vom Fragenkatalog abgegeben.

Das folgende Kapitel 2 gibt einen Überblick über alle Stellungnahmen und Antworten zum Fragenkatalog für die Vernehmlassung. Im Kapitel 3 sind die wichtigsten Einwände aus der Vernehmlassung zusammengefasst. Vorbringen, welche nicht Gegenstand der Vorlagen bilden, sind in Kapitel 4 aufgeführt.

2 Überblick über die Stellungnahmen

2.1 Teilnehmende der Vernehmlassung

Zur Vernehmlassung waren die politischen Parteien, die Orts- und Quartiervereine, die Interessenverbände und Gewerbevertretenden sowie die Betreiber der Parkhäuser eingeladen. Von den Eingeladenen äusserten sich die folgenden 29 Vernehmlassungsteilnehmenden materiell zu den Vorentwürfen:

- Neun politische Parteien, direkt oder indirekt über die Interessenverbände Wintimobil und Winterthur: agil - mobil (FDP, SP, GLP, CVP, Grüne, SVP, AL, EVP, EDU);
- Zehn Interessenverbände und Gewerbevertretende (Wintimobil, Winterthur: agil – mobil, Baumeisterverband, Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur [HAW], Junge Altstadt, KMU Verband Winterthur und Umgebung, TCS Ortsgruppe Winterthur, Wohnbaugenossenschaft Schweiz, Hauseigentümerverband [HEV] Region Winterthur, Regionalplanung Winterthur und Umgebung [RWU]);
- Fünf Orts- und Quartiervereine (Quartierverein Breite-Vogelsang, Quartierverein Wildbach-Langgasse, Quartierverein Graben-Holderplatz, Bewohnerinnen- und Bewohnerverein Inneres Lind, Quartierverein Wohnliches Geiselweid);
- Eine Parkhausbetreiberin (Parkhaus AG);
- Vier Privatpersonen (U.A., M.V., S.V., A.V.).

Nachfolgend werden nicht alle Kommentare und Vorschläge im Einzelnen wiedergegeben. Der Bericht soll dazu dienen, eine Übersicht über die Meinungen und Anträge der Vernehmlassungsteilnehmenden zu erhalten. Gewisse Kürzungen waren dabei unumgänglich; es wurde aber versucht, die einzelnen Haltungen der Teilnehmenden trotzdem klar wiederzugeben. Anhang 1 enthält indessen eine detaillierte Zusammenstellung der Antworten und Bemerkungen zum Fragebogen. Massgebend für die weiteren Arbeiten sind selbstverständlich die einzelnen Stellungnahmen.

2.2 Gesamtbeurteilung der Vorlagen

Von den politischen Parteien befürworten die SP, die Grünen, die AL, die GLP sowie die EVP die vom Stadtrat vorgelegten Verordnungsentwürfe und beantragen einige wenige Änderungen. Die FDP gibt zur vorliegenden Reform der Parkplatzbewirtschaftung eine ausgewogene Beurteilung ab. CVP, EDU und SVP stehen der Vorlage kritisch bis äusserst kritisch gegenüber.

2.2.1 Politische Parteien

Wintimobil	Grundsätzlich begrüssen Wintimobil und die in diesem Verein zusammengeschlossenen politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP die flächendeckende Einführung der Blauen Zone. Wie in den Zielsetzungen dargelegt, wird dies zu einer merklichen Reduktion von abgestellten Pendlerfahrzeugen führen. Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).
SP	Vgl. Stellungnahme des Vereins «Wintimobil».
Grüne	Die Grünen Winterthur begrüssen ausdrücklich das Anliegen zur Reduktion der Pendlerparkierungen im städtischen Raum, wie sie mit den vorgesehenen Änderungen geplant sind. Sie begrüssen auch explizit die Einführung der flächendeckenden Blauen Zonen einerseits, sowie die Festlegung von Stadt- und Quartierzentren für zusätzlich monetär bewirtschaftete Parkplatz-Areale andererseits. Grundsätzlich haben die Grünen dazu keine Einwendungen vorzubringen. Zu den Festlegungen der Preise für Parkkarten und Dauerparkgebühren bestehen ebenfalls keine Einwendungen. Sie erscheinen zweckmässig und angemessen.
	Hingegen fordern die Grünen eine Einschränkung der Vergabe von Parkkarten für Anwohnende und Gewerbe in der Blauen Zone sowie eine Erhöhung der Gebühren in der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund.
	Im Übrigen wird auf die Stellungnahme des Vereins «Wintimobil» verwiesen.
AL	Vgl. Stellungnahme des Vereins «Wintimobil».
GLP	Die Grünliberalen befürworten die vom Stadtrat vorgelegte Vernehmlassungsvorlage zur Revision der Parkierungsverordnungen und der Parkplatzbewirtschaftung in Winterthur. Die Vorlage bringt für die GLP keine tief-schürfenden Änderungen und ist daher auch kein grosser Wurf. Es ist eine pragmatische Lösung. Sie ist geprägt durch eine andauernde Interessenabwägung zwischen Erschliessung und Verkehrslenkung. Die Parkplatz-Gebühren werden moderat erhöht. Grundsätzlich begrüsst die GLP die flächendeckende Einführung der Blauen Zone. Wie in den Zielsetzungen dargelegt, wird dies zu einer merklichen Reduktion von abgestellten Pendlerfahrzeugen führen. Es ist Zeit für diese Vorlage, angesichts der zögerlichen Umsetzung des Massnahmenplans Lufthygiene sogar höchste Zeit. Die GLP setzt sich daher dafür ein, dass die Vorlage nun in der vorliegenden Form zügig verabschiedet werden kann. Parkplatzpolitik allein kann die bestehenden Verkehrsprobleme der Stadt aber nicht nachhaltig lösen. Verkehrspolitisches Ziel bleibt die Verbesserung des Modal-Splits. Ob dieses Ziel erreicht wird, werden die Grünliberalen mit Interesse weiterverfolgen.

	Im Übrigen kann auf die Stellungnahme des Vereins «Wintimobil» verwiesen werden. Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).
EVP	Vgl. Stellungnahme des Vereins «Wintimobil».
Winterthur: agil – mobil	Als Vertreter der Parteien CVP, FDP und SVP, des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur HAW, der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und der TCS Ortsgruppe Winterthur sieht Winterthur: agil – mobil erhebliches Verbesserungspotential in den drei Verordnungen und erwartet vom Stadtrat, dass er diese überarbeitet und in einer einzigen Verordnung neu vorlegt.
	Einigkeit über alle Grenzen hinweg besteht darin, dass Winterthur nicht für Autopendler Gratisparkplätze zur Verfügung stellen soll. Winterthur: agil – mobil begrüsst deshalb die Einführung der Blauen Zone in Wohnquartieren mit Pendlerdruck. Die flächendeckende Einführung der Blauen Zone in allen Wohnquartieren erachtet der Verein jedoch als unverhältnismässig. Zudem darf die Einführung der Blauen Zone nicht zum Abbau von Parkplätzen führen. Eine Erhebung der Parkplätze vor und nach der Umsetzung sei zwingend. Die Bewirtschaftungszeit soll einzig zum Ausschluss von Pendlern dienen und nicht die Besucherinnen und Besucher der Anwohnenden unnötig behindern.
	Parkgebühren sind gemäss Winterthur: agil – mobil fix vom GGR massvoll zu beschliessen und erst dann umzusetzen, wenn die technischen Möglichkeiten für eine unbürokratische und elektronische Nutzung bestehen.
	Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).
CVP	Für die CVP ist es richtig, dass die Parkplatzbewirtschaftung geregelt wird. Aus ihrer Sicht sollte jedoch die Chance genutzt werden, die drei Verordnungen in eine Verordnung zusammenzuführen. Dies dient v.a. der Bevölkerung, weil die massgebenden Informationen nicht an verschiedenen Orten zusammengesucht werden müssen.
	Die CVP fordert ausserdem, dass die Massnahmen zur Parkplatzbewirtschaftung erst dann umgesetzt werden, wenn Gebühren, Kontrollen und Bewilligungen mit minimalem Aufwand und ohne Mehrkosten für die Stadtkasse umgesetzt werden können. Elektronische Bewilligungen, Parkgebühren ohne teuer zu installierende Automaten und ein einfach funktionierendes und zu bedienendes System sind zwingende Voraussetzungen.
	Schliesslich äussert die CVP Verständnis dafür, dass Winterthur möglichst keine Gratisparkplätze für Autopendler aus der Region zur Verfügung stellen will und kann deshalb die Einführung der Blauen Zone in Wohnquartieren mit Pendlerdruck nachvollziehen. Die flächendeckende Einführung der Blauen Zone in allen Wohnquartieren erachtet die CVP jedoch als unverhältnismässig. Zudem darf die Einführung der Blauen Zone nicht zum Abbau von Parkplätzen führen, da sonst die vom Pendlerdruck betroffenen Quartiere keinen Nutzen daraus ziehen. Eine Erhebung der Parkplätze vor und nach der Umsetzung der Blauen Zone sei zwingend. Die Bewirtschaftungszeit soll einzig zum Ausschluss von Pendlern dienen und nicht die Besucherinnen und Besucher unnötig behindern. Es soll zudem fundiert geprüft werden, wo Blaue Zonen ohne eingezeichnete Parkplätze eingeführt werden können (analog Untere Endlikerstrasse).
	Im Übrigen kann auch auf die Stellungnahme des Vereins «Winterthur: agil – mobil» verwiesen werden. Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).
EDU	Die EDU fordert, dass die Massnahmen zur Parkplatzbewirtschaftung erst dann umgesetzt werden, wenn Gebühren, Kontrollen und Bewilligungen mit minimalem Aufwand und ohne Mehrkosten für die Stadtkasse umgesetzt werden. Elektronische Bewilligungen, Parkgebühren ohne teuer zu installierende Automaten und ein einfach funktionierendes und zu bedienendes System sind zwingende Voraussetzungen.

	Wird die Blaue Zone flächendeckend eingeführt, möchte die EDU, dass in Quartieren, in denen bisher keine Parkplätze eingezeichnet sind, weiterhin keine Parkplätze eingezeichnet werden. Analog der Unteren Endlikerstrasse. Weiter will die EDU, dass Inhaber von Parkkarten mit Ihrer Karte überall in Winterthur parkieren können. Die Zonen nach Quartieren sind abzuschaffen. Die Einführung der Blauen Zone darf nicht zum Abbau von Parkplätzen führen. Eine Erhebung der Parkplätze vor und nach der Umsetzung der Blauen Zone ist für die EDU zwingend. Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).
FDP	Die FDP Winterthur gibt zur vorliegenden Reform der drei Verordnungen eine ausgewogene Beurteilung ab. Erleichterungen (kombinierte Tag- und Nachtbewilligungen für Anwohnende) und Verbesserungen (z.B. Entlastung Stadtpolizei bei Nachtkontrolle, Abgabe von speziellen Gewerbebewilligungen) werden seitens der FDP ausdrücklich begrüsst und unterstützt. Kritisch zeigt sich die FDP Winterthur hingegen bezüglich der Festsetzung und der Höhe der Gebühren. Die generelle Verteuerung durch die Festsetzung der Benutzungsgebühr bereits ab 30 Minuten lehnt die FDP Winterthur ab. 60 Minuten wie bisher sollen genügen. Innerhalb von 60 Minuten kann man zentrumsnah die wichtigsten Einkäufe und Besorgungen erledigen. 30 Minuten reichen dafür nicht aus. Die Verkürzung kommt einer generellen Preiserhöhung gleich. Die Gebührenerhöhungen für Anwohnende und Gewerbetreibende lehnt die FDP ebenfalls ab. Im Übrigen kann auch auf die Stellungnahme des Vereins «Winterthur: agil – mobil» verwiesen werden. Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).
SVP	Die SVP der Stadt Winterthur steht der kommunizierten Absicht des Stadtrates, die Parkgebühren als Lenkungsmassnahme zu missbrauchen, äusserst kritisch gegenüber. Gebühren stellen Entgelte für eine bestimmte Dienstleistung des Staates dar. Diese Gebühren sollen nicht für andere Zwecke instrumentalisiert, also auch nicht als Lenkungsabgaben missbraucht werden. Ansonsten entsteht der Eindruck, dass die Stadt offenbar Gebühren erhebt, welche die eigentlichen Kosten der Leistungen übersteigen und die Stadt mit diesen Gebühren zusätzliche Einnahmen generieren will. Die kommunizierte Absicht des Stadtrates, mit den Parkgebühren ein «auch längerfristig gut funktionierendes Verkehrsnetz sicherzustellen» mute aufgrund der vorherrschenden Realität sowie der links-grünen und grundsätzlich autofeindlichen Verkehrspolitik von Winterthur beinahe kafkaesk an. Es geht dem Stadtrat bei diesen Vorlagen offenbar erneut darum, den motorisierten Individualverkehr einseitig und fahrlässig einzuschränken und zu verdrängen. Wenn sich die Bevölkerung nicht zu einer von der Politik beschlossenen Änderung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV, also zu einer Änderung der persönlichen Verhaltensweisen motivieren lässt, dann muss sie nach Haltung des Stadtrates offenbar dazu gezwungen werden. Dass es zur Änderung des Modalsplits und damit einhergehend der Stärkung des ÖV auch andere Vorgehensweisen als das hinlänglich bekannte «Auffahrer-Bashing» geben könnte, so die gezielte Stärkung des ÖV, scheint im Stadtrat ignoriert zu werden. Dieser erneute Angriff auf die Freiheit und gegen den motorisierten Individualverkehr ist für die SVP nur noch befremdend. Daher verlangt die SVP von der Stadt, dass die Reglementierung des Parkierens in der Stadt Winterthur nicht als Umerziehungsmassnahmen, nicht zur Verkehrssteuerung und nicht als Lenkungsabgabe missbraucht wird. Mit den notwendigen Massnahmen zur Entlastung einzelner Quartiere und Strassen vor dem «Pendler-Parkieren» sind die SVP hingegen einverstanden. Diese Massnahmen sind jedoch nur dort zielgerichtet und punktuell einzusetzen, wo diese Probleme auch nachweislich auftreten.

	Zusammenfassend erwartet die SVP vom Stadtrat, dass er diese drei Verordnungen bürgerfreundlich in einer Verordnung zusammenfasst, auf die flächendeckende Einführung der blauen Zonen verzichtet, die Zentrums- und Quartierzonen nochmals überarbeitet und die Gebührenhöhe wie vorgeschlagen festlegt. Zudem sind die Gebühren abschliessend und konkret in der Verordnung durch den Grossen Gemeinderat festzulegen, und der Stadtrat soll auf die gewünschten Gebührenrahmen verzichten.
	Im Übrigen kann auch auf die Stellungnahme des Vereins «Winterthur: agil – mobil» verwiesen werden. Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).

2.2.2 Interessenverbände und Gewerbevertretende

Wintimobil	Vgl. oben (politische Parteien).
Winterthur: agil – mobil	Vgl. oben (politische Parteien).
TCS Ortsgruppe Winterthur	Die TCS Ortsgruppe Winterthur unterstützt die Erleichterungen (kombinierte Tag- und Nachtbewilligungen für Anwohnende) und Verbesserungen (z.B. Entlastung Stadtpolizei bei Nachtkontrolle, Abgabe von speziellen Gewerbebewilligungen) in den drei Verordnungen. Kritisch zeigt sich die TCS Ortsgruppe Winterthur hingegen bezüglich der Festsetzung und der Höhe der Gebühren. Die generelle Verteuerung durch die Festsetzung der Benutzungsgebühr bereits ab 30 Minuten lehnt der TCS ab. 60 Minuten wie bisher sollen genügen. Innerhalb von 60 Minuten kann man zentrumsnah die wichtigsten Einkäufe und Besorgungen erledigen. 30 Minuten reichen dafür nicht aus. Die Verkürzung kommt einer generellen Preiserhöhung gleich. Die massiven Gebührenerhöhungen für Anwohnende und Gewerbetreibende lehnt der TCS ab. Im Übrigen kann auch auf die Stellungnahme des Vereins «Winterthur: agil – mobil» verwiesen werden. Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).
Baumeisterverband	Vgl. Stellungnahme des Vereins «Winterthur: agil – mobil».
Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW)	Die Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW) teilt die Ansicht, dass Winterthur nicht für Autopendler Gratisparkplätze zur Verfügung stellen soll und begrüsst deshalb die Einführung der Blauen Zone in Wohnquartieren mit Pendlerdruck. Die flächendeckende Einführung der blauen Zone in allen Wohnquartieren erachtet die HAW jedoch als unverhältnismässig. Sie darf keinesfalls zu einer Reduktion der zur Verfügung stehenden Parkplätze führen, da sonst die vom Pendlerdruck betroffenen Quartiere keinen Nutzen daraus ziehen. Eine Erhebung der Parkplätze vor und nach der Umsetzung von Blauer Zone sei zwingend. Äusserst kritisch zeigt sich die HAW ausserdem gegenüber der Idee einer lenkungswirksamen Parkgebühr. Verschiedene Untersuchungen haben gezeigt, dass Gebühren im geplanten Rahmen keine oder eine kaum spürbare Lenkungswirksamkeit haben, hingegen mit grossem Aufwand und mit Umsetzungskosten verbunden sind. Die HAW wünscht sich ausdrücklich, dass die drei Vorlagen in einer einzigen Verordnung zusammengefasst werden. Im Übrigen kann auch auf die Stellungnahme des Vereins «Winterthur: agil – mobil» verwiesen werden. Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).
Junge Altstadt	Im Grundsatz schliesst sich die Junge Altstadt der Vernehmlassungsantwort von Winterthur: agil – mobil an und befürwortet auch, dass die Vorlagen in einer Vorlage zusammengefasst werden. Den Entwurf von U.A. erachtet die Junge Altstadt als sehr guten Lösungsvorschlag. Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).

KMU Verband Winterthur und Umgebung	Vgl. Stellungnahme des Vereins «Winterthur: agil – mobil».
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Vgl. Anhang 1 (Fragenkatalog).
Hauseigentümerverband Region Winterthur (HEV)	Für den Hauseigentümerverband Region Winterthur (HEV) ist es wichtig, dass in den Quartieren genügend öffentliche Parkplätze für die Anwohnenden und deren Besucher zur Verfügung stehen. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, begrüsst der HEV auch eine Änderung der heutigen Situation in den Quartieren. Mit einer Änderung der Parkplatzbewirtschaftung darf jedoch gemäss HEV die verfügbare Anzahl der Parkplätze in den Quartieren nicht verkleinert werden.
	Für Anwohnende sollen kostengünstige Jahresparkkarten herausgegeben werden, welche zeitlich unbeschränkt gültig sind. Auf eine zusätzliche Nachtparkgebühr soll verzichtet werden. Ausserdem sollen Anwohnende für alle ihre Autos eine Parkkarte beziehen können, auf eine Beschränkung der Parkkartenanzahl ist zu verzichten.
	Damit den Anwohnenden in den Quartieren genügend Parkplätze zur Verfügung gestellt werden können, sollen auch genügend Parkplätze auf privatem Grund möglich sein. Dies entlastet den Druck auf die Parkplätze auf dem öffentlichen Grund und ist ein Bedürfnis der Haus- und Wohneigentümer.
Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RUW)	Die vorliegenden Revisionsentwürfe «Parkplatzbewirtschaftung» der Stadt Winterthur vervollständigen die gesamtheitliche, städtische Regelung hinsichtlich Quantität und Bewirtschaftung von Parkierungsanlagen. Die RWU begrüsst die Anpassung und die dadurch erzielten, zeitgemässen Parkierungsgebühren. Die Unterteilung der Parkierungsbewilligungen für Anwohnende und ansässige Betriebe sowie für Gewerbetreibende wird als sinnvoll erachtet. Die RWU ist erfreut, dass der Stadtrat mit den vorliegenden Revisionsentwürfen zur «Parkplatzbewirtschaftung» die städtische Regelung hinsichtlich Quantität und Bewirtschaftung von Parkierungsanlagen vervollständigt. Die dadurch zu erwartende Lenkungswirkung des Mobilitätsverhaltens wird als zweckmässig gewertet.

2.2.3 Orts- und Quartiervereine

Quartierverein Breite-Vogelsang	Die Anzahl Parkplätze soll gemäss Quartierverein Breite-Vogelsang nicht reduziert werden. Wenn irgend möglich, sollte die Blaue Zone deshalb effektiv als «Zone» ausgewiesen, d.h. auf das Einzeichnen von Parkfeldern entlang der Strasse verzichtet werden. Ansonsten würde die Anzahl der nutzbaren Plätze weiter reduziert werden.
	Die Kosten sollten für Anwohnende nicht erhöht werden. Der Kauf von Tagespässen sowie Gebühren soll die heutige Nachtparkgebühr nicht übersteigen.
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Der Quartierverein Wildbach-Langgasse verweist auf den Leserbrief im Landboten (Ausgabe vom 22. März 2019) zu den Besucherkarten: <i>«Blaue Zonen verschwinden» Die Parkplatzpolitik der Stadt ist krass. Meine Verwaltung stellt keine Besucherparkplätze zur Verfügung. Ein Beispiel: Ich bekomme tagsüber Besuch mit dem Auto. Im Maximum kann der Besucher das Auto in der blauen Zone 90 Minuten abstellen. Nachher heisst es umparkieren und dauernd auf die Uhr schauen. Abends bekomme ich Besuch zum Nachtessen. Der Besuch kommt frühzeitig, die Blaue Zone verhindert ein gemütliches Beisammensein. Also kaufte ich eine Besucherkarte für 5 Franken. Wohlweislich nur etwa für zwei bis drei Stunden, bis später das Parkieren dann ohne eingestellte Parkkarte gestattet ist. Nun sollten die Karten in Zukunft mindestens das Doppelte kosten oder sogar 20 Franken,</i>

	wenn es nach dem Stadtrat geht. Meiner Meinung nach ist das reine Abzockerei. Für einen ganzen Tag kann ich 10 Franken noch akzeptieren, nicht aber für nur zwei bis drei Stunden. Für einen halben Tag könnte man das Parkieren bei 5 Franken belassen (Kontrolleure gibt es ja zur Genüge). Generell 20 Franken zu verlangen, ist einfach inakzeptabel. Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).
Quartierverein Graben-Holderplatz	Vgl. Anhang 1 (Fragenkatalog).
Bewohnerinnen- und Bewohnerverein Inneres Lind	Im erläuternden Bericht zu den Revisionsentwürfen wird mehrmals erwähnt, dass die Parkplatzbewirtschaftung zu einer erwünschten Verlagerung von Parkplätzen von öffentlichem Grund auf privaten Grund führen soll. Das darf für den Bewohnerinnen- und Bewohnerverein Inneres Lind nicht Sinn der Parkplatzbewirtschaftung und der damit verbundenen Gebührenerhebung sein. Dies aus zwei Gründen: In Quartierhaltungszonen wie dem Inneren Lind sind die Vorgärten explizit als Teil des Quartiercharakters aufgeführt: «Schmale, von einer Sockelmauer mit Zaun begrenzte Vorgärten prägen den Strassenraum». Dieser Schutz der Vorgärten darf nicht durch die Parkraumbewirtschaftung ausgehöhlt werden. Der Erhalt der quartierbildprägenden Vorgärten hat in jedem Falle Vorrang. Erfahrungen im Inneren Lind zeigen, dass mit jedem privaten Parkplatz im Vorgarten zwei Parkplätze auf öffentlichem Grund aufgehoben werden müssen.
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	Vgl. Anhang 1 (Fragenkatalog).

2.2.4 Parkhäuser

Parkhaus AG	In den letzten Jahren wurden immer mehr oberirdische Parkplätze aufgehoben, aber keine neuen geschaffen. Die Parkhaus AG würde es begrüßen, wenn private Bauprojekte mehr Einstellplätze in Tiefgaragen bauen dürften, damit die Fahrzeuge unterirdisch platziert werden können und die Strassen für das Befahren frei bleiben.
-------------	---

2.2.5 Weitere Personen

U.A.	Angeregt durch öffentliche Diskussionen und nach Einblick in die Unterlagen reichte U.A., als Stimmbürger von Winterthur, eine persönliche Vernehmlassung ein. Die vorgeschlagene Revision mit drei Verordnungen sei abzulehnen. Die Lektüre der drei vorgelegten Verordnungen motivierten U.A. zur Erstellung eines konsolidierten Entwurfs für eine einzige Verordnung über das Parkieren auf öffentlichem Grund (vgl. Anhang 2). Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).
M.V.	Die Winterthurer Läden leben auch davon, dass man kurz in die Stadt fährt, parkiert und Einkäufe tätigt. Wird dies massiv verteuert oder gar verhindert, weicht man gezwungenermassen in andere Gebiete (z.B. Glattzentrum) aus. Ist dies ökologisch sinnvoller? Die geplanten Tarife sind reine Abzocke und Verhinderung des Privatverkehrs. Hören Sie bitte auf, Zürich «nachzu- öffnen!»
S.V.	Vgl. Anhang 1 (Fragenkatalog).
A.V.	Vgl. Anhang 1 (Fragenkatalog).

2.3 Stimmungsbild der Fragen

Die in Anhang 1 aufgeführten Antworten und Bemerkungen zeigen die Zustimmung bzw. Ablehnung sämtlicher Teilnehmenden zu den Fragen der Vernehmlassung. Die Fragennummern beziehen sich auf diejenigen des Fragebogens.

3 Zusammenfassung der wichtigsten Forderungen

3.1 Forderung nach einer gemeinsamen Verordnung

Überblick

SVP, CVP, EDU sowie der Verein Winterthur: agil – mobil als Vertreter von CVP, FDP, SVP sowie verschiedenen Verbänden fordern, dass die drei Verordnungen in eine gemeinsame Verordnung zusammengefasst werden.

Vernehmlassungen

Für die SVP, Winterthur: agil – mobil und die HAW ist es nicht nachvollziehbar, weshalb darauf verzichtet wurde, die drei historisch gewachsenen Verordnungen in eine gemeinsame Verordnung zu vereinen. Im Sinne einer Vereinfachung bestehender Regelungen und Gesetze und einer besseren Transparenz und Verständlichkeit der Regelungen gegenüber den Bürgern fordern sie, dass die vorliegenden Verordnungen neu überarbeitet und in einer einzigen Verordnung zur Umsetzung vorgelegt werden. Die vorliegende Revision wäre nun die Gelegenheit dafür. Der Entwurf einer einzigen Verordnung nach der Vorlage von U.A. sei eine brauchbare und faire Lösung, beinhaltet viele Vereinfachungen und Verbesserungen gegenüber der vorgelegten städtischen Lösung und kann als Basis für die weitere Überarbeitung dienen.

In seinem Kommentar zum Gegenentwurf zum Vernehmlassungspaket des Stadtrates zur Bewirtschaftung des Parkraums auf öffentlichem Grund (vgl. Anhang 2) erachtet U.A. es als sinnvoll, diese Verordnungen in einer einzigen Verordnung zu konsolidieren. Für die Einwohnerinnen und Einwohner sei es eine Zumutung, sich in den drei Verordnungen zurechtfinden zu müssen. Zugleich sei das Parkieren auf dem ganzen Gebiet der Stadt umfassend zu regeln, soweit die Stadt dazu befugt ist. Zu erfassen sind daher auch die primär der Verwaltung dienenden Parkplätze. In seinem Gegenentwurf wurden grundsätzlich die heute geltenden Tarife übernommen. Allerdings wird die Regelung vereinfacht. Es geht auch darum, die von den einzelnen Verwaltungsbereichen für ihre eigenen Mitarbeitenden vorgesehenen Vergünstigungen einzuschränken und diese einheitlich zu regeln. Wer z.B. sein Fahrzeug auch ausserhalb des Pikettendienst am Arbeitsplatz abstellt, ist gebührenpflichtig. Die Begriffe wurden etwas angepasst. Statt von Dauerparkieren wird der sachgerechtere Begriff des Langzeitparkierens verwendet, sei es in der Blauen Zone oder durch regelmässiges Nachtparkieren. Als Fahrräder gelten auch die E-Bikes, nicht aber alle anderen Motorfahrräder mit Verbrennungsmotoren oder Elektroscooter. Die Verwendung von Fahrrädern soll damit gefördert werden, ohne zugleich einen nicht mehr zu ordnendem Wildwuchs zu begünstigen.

Ziel des Verordnungsentwurfs von U.A. ist in erster Linie, das Parkieren auf öffentlichem Grund für externe und interne Pendler stark einzuschränken und das Parkieren einheitlich zu ordnen. Das ist zur Vermeidung des Ausweichens in nicht geregelte Gebiete an sich am besten mit einer Gesamtlösung zu realisieren. Denkbar wäre auch eine schrittweise Erweiterung, soweit eine solche erforderlich wird. Das würde auch die Einführung insbesondere für die beauftragte Verwaltung erleichtern. Die Umsetzung der Gebührenordnung für die Schulanlagen hat aufgezeigt, wie rasch Automobilisten in Wohnquartiere ausweichen, wenn Gebühren erhoben oder neue Parkierungsregelungen eingeführt werden. Die Ausdehnung der Blauen Zonen auf immer zentrumsfernere Gebiete war bereits eine bisher gehandhabte Steuerungsmassnahme. Es ist deshalb bereits in dieser Verordnung festzuhalten, dass für das ganze Stadtgebiet grundsätzlich das Regime der Blauen Zone gilt. Die gesetzliche Basisregelung für die Blaue Zone (werktags 08.00 bis 19.00; Art. 48 Abs. 2 Bst. a SSV) ist auf Zentrumszonen zur Erleichterung des Kunden- und Besucherverkehrs ausgerichtet. Zum Schutz vor Missbrauch durch Pendler genügt jedoch die Beschränkung auf eine maximale Parkdauer von 3 Stunden. Wer nach 16.00 nach Hause kommt, kann das Auto bis am andern Morgen um 08.00 stehen lassen. Wer nach 19.00

Uhr nach Hause kommt, kann anderntags sein Fahrzeug bis 11.00 Uhr stehen lassen. So wird den Anwohnenden und ihren Besuchenden genügend Spielraum gelassen und sie werden nicht unnötig eingeschränkt. Das Ziel, Pendler fernzuhalten, wird dennoch vollumfänglich erreicht. Der Stadtrat kann abweichende Zeiten für die Gültigkeit der Regelung festlegen, falls dies erforderlich ist. In der Regel ergibt sich jedoch für solche Zonen ohnehin die Notwendigkeit, das Parkieren nur gegen Gebühr zu gestatten. Es gilt allerdings sicherzustellen, dass die Parkplatzzahl durch das Markieren derzeit noch nicht eingezeichneter Parkfelder möglichst nicht verringert wird. Das Angebot von genügend Parkraum verhindert den unsinnigen Suchverkehr.

Für die Erteilung von Langzeitparkbewilligungen sind die Regeln gemäss dem Vorschlag von U.A. enger gefasst als bisher. Wie auch der Stadtrat eingeräumt hat, will er die Anpassung der Verordnung zum Anlass nehmen, die Praxis bei der Bewilligung zur Abweichung von der Grundordnung restriktiver handzuhaben. Zudem soll durch geeignete Massnahmen die Kontrolle der Einhaltung der Bewilligungen erleichtert werden (vgl. Gegenentwurf Art. 10 Abs. 3). Anwohnende des Altstadtkerns sollen nicht mehr Langzeitbewilligungen für Wohnzonen ausserhalb des Altstadtkerns erhalten. Mit den Ersatzabgaben für zu errichtende Parkplätze haben die Eigentümer einen Beitrag an durch die Öffentlichkeit zu realisierende Parkierungseinrichtungen geschaffen. Diese sollen sie in erster Linie nutzen. Es gibt genügend Parkraum in den Parkhäusern während der Nacht für jene, die aus beruflichen Gründen auf ein Motorfahrzeug angewiesen sind. Es ist Sache des Stadtrates, in den städtischen Parkhäusern ein Angebot für das Nachtparkieren zu schaffen. Für Anwohnende des mit ÖV und Langsamverkehr bestens erschlossenen Altstadtkerns, die das Motorfahrzeug nur sporadisch benötigen, ist die Miete eines Parkplatzes in einem Parkhaus oder einer privaten Abstellmöglichkeit zumutbar. Soll das Parkieren der Pendler in den Wohnzonen unterbunden werden, ist es zudem logisch, dass auch keine Langzeitparkbewilligungen in der Zone des Arbeitsplatzes erteilt werden.

Der stadträtliche Verordnungsvorschlag sieht vor, die Kontrollgebühr zeitlich abzustufen oder mehrfach zu verrechnen. Das sei gemäss U.A. nicht erforderlich. Eine Kontrolle ist gleich aufwändig, ob diese für eine Parkierungszeit von 10, 20 oder 70 Minuten erfolgt. Die Kontrollgebühr soll daher einheitlich Fr. 1.— betragen. Für die darüberhinausgehende Zeit ist eine allenfalls lagebedingt abgestufte Benützungsg Gebühr zu entrichten. Besser wäre eine für das ganze Stadtgebiet einheitliche zeitabhängige Gebühr (pro Stunde Fr. 2.--). Statt einer abgestuften Nutzungsgebühr kann auch nur die Kontrollgebühr verlangt oder das ordentliche Regime der Blauen Zone signalisiert werden. Damit entfallen die Investitionen in die teuren Parkingmeter und die entsprechenden Unterhalts- und Betriebskosten. Das Parkierregime kann durch den Stadtrat zudem durch die Regelung der Bedienungszeit und der maximalen Parkierdauer lagegerecht gesteuert werden. Die Tarife sollen in dieser Verordnung geregelt werden. Die Vergangenheit zeigt, dass diese ohnehin nur in grossen Abständen angepasst werden. Mit den Tarifen wird das Parkieren grundsätzlich gesteuert. Diese Steuerung obliegt dem Gemeinderat bzw. den Stimmbürgern. Der Stadtrat soll sich wirkungsvoll auf die Umsetzung beschränken.

Mit Blick auf Entwicklungen im Free-Floating Markt für Zweirad- und auch für Motorfahrzeuge ist einerseits zu regeln, dass die Benutzung des öffentlichen Grundes zur Bereitstellung von Free-Floating Mietfahrzeugen auf dem Gebiet der Stadt Winterthur bewilligungs- und gebührenpflichtig ist. Andererseits ist der Stadtrat zu ermächtigen, Bewilligungen für Free-Floating Mietfahrzeugen zum Dauerparkieren auszustellen. Die Signalisation von Parkplätzen in den Zentrumszonen für gehbehinderte Personen oder für Free-Floating Mietfahrzeuge ist nicht in dieser Verordnung zu regeln. Die Ziele, die der Stadtrat mit der vorgeschlagenen Revision der drei Verordnungen erreichen will, werden gemäss U.A. auch mit diesem Vorschlag erreicht. Für motorisierte Zweiradfahrzeuge ist auf die Erhebung von Gebühren zu verzichten. Diese Fahrzeuge belasten den Strassenraum und den Strassenverkehr nicht wesentlich, zudem ist das Verhältnis der transportierten Personenzahl zur durchschnittlichen Belegung in Motorwagen wesentlich besser. Ausnahmen sind bei gedeckten oder reservierten Parkplätzen vorzusehen. Neuhegi als Zentrumszone zu behandeln, geht an den Realitäten vorbei. Neuhegi ist den übrigen Quartierzentren gleichzusetzen.

3.2 Gebührenpflichtiges Parkieren auf öffentlichem Grund (E-VgP)

3.2.1 Gebührenhöhe

Ausgangslage

Ausgehend vom städtischen Gesamtverkehrskonzept des Grossen Gemeinderats vom 3. Oktober 2011 und dem stadträtlichen Grundsatzentscheid zur Parkraumplanung vom 21. September 2016 wurde festgelegt, dass grundsätzlich alle Parkplätze auf dem öffentlichen Grund der Stadt Winterthur zu bewirtschaften sind. Parkieren an zentralen Lagen darf einen angemessenen Betrag kosten. Der geografischen Lage und der Grösse der Stadt Winterthur entsprechend ist ein Vergleich zur Stadt Zürich und anderen Städten in der Ostschweiz durchaus sachgerecht. Ein Vergleich zum süddeutschen Raum sowie zu den Industriezonen in Wallisellen und beim Glattzentrum drängt sich aufgrund der strukturellen Unterschiede nicht zwingend auf.

Überblick

Die Grünen fordern höhere Gebühren.

GLP und Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP sind mit dem Vorschlag des Stadtrats einverstanden.

FDP, SVP, CVP, EDU sowie der Verein Winterthur: agil – mobil als Vertreter von CVP, FDP, SVP sowie verschiedenen Verbänden fordern tiefere Gebühren.

Kurzfristiges und langfristiges Parkieren

Art. 3 Kurzfristiges Parkieren in Stadt- und Quartierzentren

¹ In den Stadt- und Quartierzentren gemäss Art. 5 gilt das Abstellen eines Motorfahrzeugs auf einem gebührenpflichtigen Parkplatz während maximal 30 Minuten als kurzfristiges Parkieren.

² Für das kurzfristige Parkieren wird nur eine Kontrollgebühr erhoben.

³ Die Kontrollgebühr beträgt Fr. 1.- für 30 Minuten. Für das weniger als 30 Minuten dauernde Parkieren wird die Kontrollgebühr vom Stadtrat festgesetzt. Sie beträgt in den Zentrumszonen mindestens Fr. -.50.

Art. 4 Längerfristiges Parkieren in Stadt- und Quartierzentren

¹ In den Stadt- und Quartierzentren gemäss Art. 5 gilt das Abstellen eines Motorfahrzeugs auf einem gebührenpflichtigen Parkplatz während mehr als 30 Minuten als längerfristiges Parkieren, wofür neben einer Kontroll- auch eine Benutzungsgebühr erhoben wird.

² Die Kontrollgebühr beträgt Fr. 1.- für die ersten 30 Minuten und hernach Fr. 1.50 pro 60 Minuten.

³ Zusätzlich ist ab einer Dauer von 30 Minuten eine Benutzungsgebühr zu entrichten, deren Höhe vom Stadtrat festgesetzt wird. Sie beträgt grundsätzlich maximal Fr. 2.-, für schwere Motorwagen maximal Fr. 4.- für jeweils 60 Minuten.

Vernehmlassungen

Zur Gebührenhöhe

Die Grüne Winterthur beantragt Änderungen bei der Gebührenhöhe mit dem Ziel, die Lenkungswirkung zu verstärken. Im städtischen Raum ist der Verkehrsraum (Strasse und Parkplätze) knapp. Der private motorisierte Individualverkehr (in der Folge "MIV" genannt) ist bezüglich dessen Nutzung besonders ineffizient. Die rund 40% Modalsplit des MIV belegen/benutzen im städtischen Raum rund 80% der Verkehrsfläche. Die übrigen 20% müssen sich Fussgänger, Velofahrer und Busse teilen, notabene die Mehrheit der zurückgelegten Personen-Wege in Winterthur. Es ist aus diesem Ungleichgewicht betrachtet richtig, mit einer Lenkungswirkung anzustreben, den MIV Anteil weiter zu senken. Was im Übrigen auch Zielsetzung gemäss behördenverbindlichem, kommunalem Richtplan sowie übergeordneter Planungen (regional und kantonal) ist. Im Vergleich zu den Kosten eines Tickets für den öffentlichen Verkehr sind die Parkplatzgebühren zu tief. Deshalb beantragen die Grünen folgende Neuformulierungen:

Art. 3 Abs. 3 E-VgP

«Die Kontrollgebühr beträgt fix Fr. 1.- für die ersten, angebrochenen 30 Minuten».

Begründung: Die Kontrollgebühr soll fix einen Franken betragen. Auch nur kürzer parkierende Fahrzeuge lösen den gleichen, wenn nicht sogar eher höheren Kontrollaufwand aus.

Art. 4 Abs. 2 E-VgP

«Die Kontrollgebühr beträgt fix Fr. 1.- für die zweiten, angebrochenen 30 Minuten und hernach fix Fr. 1.50 pro angebrochenen, weiteren je 60 Minuten». Begründung: Bei kurzen Parkierungszeiten ist der Kontrollaufwand am grössten, nach einer Stunde soll der Tarif angemessen sinken, aber immer pro angebrochener Zeiteinheit fix verrechnet werden.

Art. 4 Abs. 3 zweiter Satz E-VgP

«Zusätzlich ist ab einer Dauer von 30 Minuten eine Benutzungsgebühr zu entrichten, deren Höhe vom Stadtrat festgesetzt wird. Sie beträgt grundsätzlich minimal Fr. 1.50.-, maximal Fr. 3.-, für leichte, minimal Fr. 3.-, maximal Fr. 6.- für schwere Motorwagen, für jeweils 60 Minuten». Begründung: Um eine hinreichende Lenkungswirkung zu erzielen, müssen auch Minimalwerte gesetzt werden.

Das kurzfristige Parkieren in Zentrumszonen soll für die SVP grundsätzlich gebührenbefreit sein, d.h. es sind auch keine Kontrollgebühren zu erheben. Die Dauer von 30 Minuten (Art. 3 Abs. 1 E-VgP) sei zu kurz und etwas kleinlich. Wenn jemand Besorgungen und Einkäufe macht, reichen 30 Minuten oftmals kaum aus. Sogar ein einfacher Herrenfriseurbesuch dauert länger. Diese Regelung kommt einer weiteren Schwächung und Einschränkung des Gewerbes und der kleinen Läden in der Altstadt und den Quartierzentren gleich und wird das „Lädelisterben“ forcieren und die grossen Einkaufszentren bevorteilen.

Die SVP beantragt deshalb, dass das Parkieren bis 60 Minuten als kurzfristiges Parkieren gilt. Für das Parkieren im Stadtzentrum sowie in den Quartierzentren bis zu 30 Minuten (vgl. Art. 3 Abs. 3) soll gemäss SVP lediglich eine Parkgebühr (dabei ist für den Bürger unerheblich ob Kontroll- oder Benutzungsgebühr) von Fr. 1.00 pro 30 Minuten erhoben werden, sprich eine Stunde Parkieren soll Fr. 2.00 kosten. Als Korrelat zum Antrag der SVP zum kurzfristigen Parkieren soll erst Parkieren ab 60 Minuten als längerfristiges Parkieren gelten. Für das Parkieren im Stadtzentrum sowie in den Quartierzentren soll lediglich eine Parkgebühr (dabei ist für den Bürger unerheblich ob Kontroll- oder Benutzungsgebühr) von Fr. 1.00 pro 30 Minuten erhoben werden, sprich eine Stunde Parkieren soll Fr. 2.00 kosten, zwei Stunden Parkieren kosten Fr. 4.00 und so weiter.

Für die FDP ist die Verkürzung von 60 auf 30 Minuten eine rein verkehrspolitische und fiskalische Massnahme, die dazu führt, dass das Parkieren verteuert wird. Zudem reichen 30 Minuten nicht aus, um zu einem günstigen Tarif auf der Basis der Kontrollgebühr Einkäufe in der Altstadt zu tätigen. Benutzungsgebühren sind gemäss FDP und TCS erst ab 60 Minuten zu erheben.

Dort, wo gebührenpflichtige Parkplätze vorhanden sind, soll nach Ansicht der CVP, EDU, HAW, Jungen Altstadt sowie des Vereins Winterthur: agil – mobil für das kurzfristige Parkieren eine Mindestgebühr erhoben werden, aber nur diese Kontrollgebühr. Als «kurzfristig» erachten sie eine Zeit von mehr als 30 Minuten, also konkret fordern sie die Erhöhung auf 60 Minuten, wie bisher.

CVP, EDU, die HAW, Junge Altstadt und Winterthur: agil – mobil können einer massvollen Gebührenerhöhung zustimmen. Die Vorlage bietet aber Hand, dass die Gebühren um 300% erhöht werden, was definitiv zu viel ist. Die CVP findet die Bandbreite der möglichen Tarife zu hoch. Eine mögliche Erhöhung um 300 % sei nicht vertretbar und schadet im schlimmsten Fall, wie bereits erwähnt, nur der Attraktivität der Innenstadt. Der Betrag liegt nur knapp unter dem Maximum von Zürich, wobei die «Konkurrenz» in Frauenfeld, Schaffhausen und im Süddeutschen Raum liegt. Zudem besteht die Gefahr, dass Winterthur als Stadt unattraktiv wird, und es gilt auf jeden Fall zu verhindern, dass das Zentrum verödet. Winterthur soll als Wohn-, Bildungs- und Kulturstadt attraktiv bleiben dazu gehört ein lebhaftes, abwechslungsreiches Angebot in der Innenstadt.

Die stadträtliche Haltung, sich an die Gebühren anderer Städte anzulehnen, ist für die SVP nicht schlüssig. Winterthur steht zu diesen Städten in Konkurrenz betreffend Konsum, Einkauf, Unterhaltung und Kultur, Gewerbe und Wirtschaft. Somit sind konkurrenzfähige und nicht abschreckende Gebühren zu erheben.

Kritisch zeigt sich auch die TCS Ortsgruppe Winterthur bezüglich der Festsetzung und der Höhe der Gebühren. Die generelle Verteuerung durch die Festsetzung der Benutzungsgebühr

bereits ab 30 Minuten lehnt der TCS ab. 60 Minuten, wie bisher, sollen genügen. Innerhalb von 60 Minuten kann man zentrumsnah die wichtigsten Einkäufe und Besorgungen erledigen. 30 Minuten reichen dafür nicht aus. Die Verkürzung kommt einer generellen Preiserhöhung gleich. Die massiven Gebührenerhöhungen für Anwohnende und Gewerbetreibende lehnt der TCS ab.

Die HAW will konkurrenzfähige und nicht geschäftsverhindernde Gebühren erheben. Z.B.: Kontrollgebühr für die ersten 30 Minuten CHF 1.- und für alle weiteren 30 Minuten eine Benutzungsgebühr von CHF 1.-.

Das kurzfristige Parkieren sollte gemäss Wohnbaugenossenschaft Schweiz auf 60 Minuten beibehalten werden, da ansonsten eine Verdrängung der Parkierungswilligen auf die übrigen Gebiete und deren Anwohnende zu befürchten ist.

Im Stadtzentrum sollten nach Ansicht der Parkhaus AG die Fahrzeuge in Tiefgaragen/Parking abgestellt oder die Dauer auf 30 Minuten reduziert, in Quartierzentren sollten die 60 Minuten beibehalten werden.

U.A.: Gesteigerter Gemeingebrauch kostet. Wo das Parkplatzangebot knapp ist und damit das kürzerfristige Parkieren für das Einkaufen erschwert wird, kann auch das Regime der Blauen Zone mit einstündiger Parkierung verfügt werden. Parkgebühren sind nicht zwingend.

Zum Vergleich mit anderen Städten

Der Vergleich der Parkgebühren zwischen der Stadt Zürich und den Städten der Ostschweiz und die Einmüttung der Winterthurer Gebühren dazwischen erscheint der SVP, CVP, EDU, HAW, Jungen Altstadt sowie dem Verein Winterthur: agil – mobil als wenig zielführend bzw. falsch. Winterthur stehe, was Konsum, Einkauf, Unterhaltung, Gewerbe und Kultur betrifft, in Konkurrenz zu den Städten der Ostschweiz und des Süddeutschen Raumes sowie der Industriezonen in Wallisellen und dem Glattzentrum, nicht aber zu Zürich. Deshalb seien die Parkgebühren zwingend an diesen Destinationen auszurichten und konkurrenzfähig zu diesen Gebieten zu halten. Höhere Gebühren als die von uns erwähnten von Fr. 1.- pro 30 min. sind dabei wirtschaftsfeindlich und geschäftsschädigend. Mit tieferen Gebühren könnte Winterthur in diesem Konkurrenzkampf aber attraktiver werden. Ausserdem ist festzuhalten, dass der Modalsplit zwischen ÖV und Auto nur marginal durch die Höhe der Gebühren beeinflusst werden kann. Vielmehr werden dadurch die Destination des Autofahrers und die effektiv gefahrenen Kilometer beeinflusst. Wenn Winterthur prohibitiv Autofahrer fernhalten und zu weiter entfernten Destinationen umleiten will, kann das mit (zu) hohen Gebühren erreicht werden. Nachhaltig und umweltschonend wäre das aber nicht.

Zweifel an der Lenkungswirkung

SVP, CVP, EDU, HAW, Jungen Altstadt sowie dem Verein Winterthur: agil – mobil zweifeln ausserdem an der Lenkungswirksamkeit der Parkgebühren. Verschiedene wissenschaftliche Untersuchungen (z.B. Fehr Advice, Juni 2018: «Der Mensch im Verkehr – ein Homo Oeconomicus») haben gezeigt, dass Gebühren im geplanten Rahmen keine oder eine kaum spürbare Lenkungswirksamkeit haben (der Verkehr wird lediglich umgelenkt, aber nicht vermindert), hingegen mit grossem Aufwand und mit Umsetzungskosten verbunden sind. Es stellt sich ihnen deshalb grundsätzlich die Frage, ob denn die verkehrspolitischen Ziele mit diesen Massnahmen auch nur ansatzweise erreicht werden oder ob Regelungen mit negativer Aussenwahrnehmung lediglich den Standort Winterthur schwächen, ohne verkehrstechnische Vorteile zu bringen. Sie fordern deshalb, dass die dereinst beschlossenen Massnahmen erst dann umgesetzt werden, wenn Gebühren, Kontrollen und Bewilligungen mit minimalem Aufwand und ohne Mehrkosten für die Stadtkasse umgesetzt werden können. Elektronische Bewilligungen, Parkgebühren ohne teuer zu installierende Automaten und ein einfach funktionierendes und zu bedienendes System sind zwingende Voraussetzungen.

3.2.2 Gebührenrahmen für den Stadtrat

Überblick

GLP, Grüne und Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP sind mit der Regelung einverstanden, wonach der Grosse Gemeinderat einen Maximalbetrag für die Benutzungsgebühr bestimmt und der Stadtrat bis zu dieser Limite die Parkgebühren festlegen und der weiteren Entwicklung entsprechend flexibel anpassen kann.

FDP, SVP, CVP, EDU sowie der Verein Winterthur: agil – mobil als Vertreter von CVP, FDP, SVP sowie verschiedenen Verbänden sprechen sich gegen eine Delegationsbefugnis des Stadtrats aus.

Vernehmlassungen

GLP und Wintimobil beantragen, dass der GGR auch Minimalgebühren festlegt.

Die SVP fordert den Stadtrat auf, in der Verordnung konkrete Gebührenansätze und nicht Bandbreiten oder Rahmenansätze für die Gebühren festzulegen. Allenfalls notwendige Anpassungen der Gebühren sollen nicht durch den Stadtrat erfolgen, sondern im normalen demokratischen Prozess. Dem Stadtrat sind weiter keinerlei Kompetenzen für die genaue Ausgestaltung und Höhe der Benutzungsgebühren zu übertragen. Dies aus grundsätzlichen Überlegungen heraus. Die Ansätze sollen in der Verordnung transparent und sauber geregelt werden. Es gibt keine Notwendigkeit und keine stichhaltigen Gründe, welche es notwendig machen, dass der Stadtrat die Verkehrs- und Parkplatzpolitik ohne demokratische Prozesse und die saubere Regelung in einer Verordnung gestalten soll. Gebühren und damit auch Parkgebühren sind Entschädigungen für eine Leistung bzw. den Bezug einer Leistung. Keinesfalls aber sind Gebühren als Lenkungsmassnahme zu missbrauchen. Der Missbrauch dieser Gebühren und deren Höhe als Umerziehungsmassnahme lehnen wir aus grundsätzlichen und freiheitlichen Überlegungen ab. In der Verordnung sollen die genauen Ansätze durch den Grossen Gemeinderat geregelt werden und dem Stadtrat sind keine Kompetenzen zu übertragen.

Die Kompetenz zur Erhöhung der Parkplatzgebühren soll gemäss CVP und EDU durch den GGR geregelt werden.

Für die FDP und den TCS wird eine Gebührendelegation bei den aktuellen und künftigen politischen Konstellationen in der Konsequenz zur Folge haben, dass der «Maximalbetrag» erhöht werden und der Stadtrat die Limite nach oben anpassen wird.

Winterthur: agil – mobil, die Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW) sowie die Junge Altstadt verlangen, dass in der Verordnung die genauen Ansätze durch den Grossen Gemeinderat geregelt werden sollen. Diese Gebühren sind tiefer als die Obergrenze des vorgeschlagenen Spielraumes festzusetzen. Die HAW fordert den Stadtrat auf, in der Verordnung konkrete Gebührenansätze und nicht Bandbreiten oder Rahmensätze festzulegen. Künftige Anpassungen der Gebühren sollen nicht durch den Stadtrat erfolgen, sondern dem ordentlichen demokratischen Prozess unterliegen.

Beim Bemessen der Erhöhung ist gemäss Wohnbaugenossenschaft Schweiz zu berücksichtigen, dass dies zu einem Standortnachteil für die betroffenen Betriebe und Anwohnende führen kann.

3.2.3 Zentrumszonen

Überblick

FDP, GLP, Grüne und Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP sind damit einverstanden, dass in den Zentrumszonen ausschliesslich gebührenpflichtige Parkplätze angeboten werden.

SVP, CVP, EDU sowie der Verein Winterthur: agil – mobil als Vertreter von CVP, FDP, SVP sowie verschiedenen Verbänden akzeptieren den Vorschlag des Stadtrats in der Zentrumszone Altstadt. Hingegen wollen sie Neuhegi nicht als Zentrumszone gelten lassen, sondern als Quartierzentrum einstufen.

Vernehmlassungen

GLP, Grüne und Wintimobil beantragen, die Zentrumszone Innenstadt im Bereich der Inneren Lind (entlang Palmstrasse, Bahnstrasse und Bahnlinie bis Lindstrasse) zu vergrössern.

Die Zentrumszone Innenstadt ist für CVP, EDU, die Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), Junge Altstadt und den Verein Winterthur: agil – mobil nachvollziehbar und akzeptabel begrenzt, wenn auch relativ weit gefasst.

Neuhegi ist für SVP, CVP, EDU, die Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), Junge Altstadt, Wohnbaugenossenschaft Schweiz sowie den Verein Winterthur: agil – mobil nicht als Zentrumszone zu betrachten und soll wie ein Quartierzentrum mit massiv reduziertem Perimeter behandelt werden. Der entsprechende Perimeter für Neuhegi sei deshalb nochmals zu überarbeiten und zu redimensionieren. Es soll auch in Neuhegi die Möglichkeit geben, Blaue Zonen einzurichten bzw. beizubehalten.

Die Klassierung von Neuhegi als parkierungstechnische Zentrumszone erscheint der SVP angesichts der tatsächlichen Verhältnisse vor Ort geradezu als widersinnig und kontraproduktiv. Die Zentrumsentwicklung in Neuhegi sei mehr Wunsch als Realität und eine Verschärfung des dortigen Parkregimes schade einmal mehr den dort ansässigen Lokalen und Gewerbebetrieben. Die SVP hält es nicht für statthaft, dass ein Festhalten am Wunsch und am gescheiterten Konzept der bipolaren Stadt den dort ansässigen Betrieben zum Nachteil gereichen soll. Im Gegenteil wäre es für Neuhegi und die weitere Entwicklung schädlich und gefährlich, wenn dort eine parkierungstechnische Zentrumszone eingerichtet würde. Die Zentrumszone soll sich auf das Stadtzentrum beschränken. Aus Sicht SVP wäre es allenfalls nicht einmal notwendig, Neuhegi als Quartierzentrum zu definieren. Wenn dies aber doch so umgesetzt wird, dann soll der Perimeter des Quartierzentrums massiv verkleinert werden. Der aktuelle Vorschlag sei absurd weit gefasst.

Dem Quartierverein Wildbach-Langgasse scheint die Zentrumszonendefinition willkürlich. Diese sollte auf das Stadtzentrum beschränkt sein und ausserhalb sind Blaue Zonen vorzusehen.

Die Definition der Zentrumszone Altstadt ist für U.A. nicht hilfreich. Soweit oberirdische Parkplätze zugelassen werden sollen, können in dem Bereich zwischen Altstadtperimeter und Zentrumszone Innenstadt auch Benutzungsgebühren erhoben werden. Das Regime Blaue Zone (1 Stunde) kann allerdings genauso zielführend sein. Wo sich die einstündige Parkierdauer als zu kurz erweist, kann auch gebührenpflichtiges Parkieren zugelassen werden. Es ist im Auge zu behalten, dass im Bereich des gebührenpflichtigen Parkierens Langzeitparkieren nur in der Nacht, d.h. wenn an sich gebührenfrei parkiert werden kann, zulässig sein kann. Neuhegi ist für U.A. keine Zentrumszone, sondern als Quartierzone zu kategorisieren. Von der bipolaren Stadt soll man sich ja mittlerweile wieder verabschieden und mehr auf die Quartiere fokussieren. In der engeren Zentrumszone Innenstadt (Altstadtperimeter) sollten keine überirdischen Parkplätze angeboten werden, die nicht in einem Parkleitsystem integriert sind. Motorwagen gehören im Zentrum in Parkhäuser, soweit diese Fahrzeuge nicht für den Güterumschlag oder Zubringerfahrten benötigt werden.

Der Quartierverein Wildbach-Langgasse fordert Blaue Zonen in Neuhegi.

3.2.4 Quartierzentren

Überblick

GLP und Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP fordern eine Vergrösserung der Quartierzentren.

CVP und der Verein Winterthur: agil – mobil als Vertreter von CVP, FDP, SVP sowie verschiedenen Verbänden sind mit der Festlegung der Grenzen der vier Quartierzentren einverstanden.

SVP und EDU fordern eine Verkleinerung der Quartierzentren.

Vernehmlassungen

GLP und Wintimobil sind der Meinung, dass die Grenzen bei den Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen weiter gefasst werden sollten. Als Beispiel eines weiteren Perimeters kann Oberwinterthur dienen. Die Grenzziehung sollte entlang von Strassen erfolgen und nicht entlang von Parzellen.

Auch wenn für CVP, die Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), Junge Altstadt, Parkhaus AG, der Quartierverein Wohnliches Geiselweid sowie der Verein Winterthur: agil – mobil die Grenzen mehr als grosszügig gelegt sind, stimmen sie der Festlegung zu. Sie sehen viele Strassen, die nicht mehr wirklich zu den Zentren gehören und wo Anwohnende keine Dauerparkmöglichkeit mehr vor ihrer Liegenschaft haben werden. Diese Situation ist zu verhindern, und Parkgebühren sind nur dort einzuführen, wo keine Anwohnende auf Parkmöglichkeiten angewiesen sind.

Die SVP unterstützt zwar die Einführung der vier Quartierzentren (plus Neuhegi), aber die entsprechenden Grenzen sind zu weit gefasst und sollen adäquat verkleinert werden. Die Grenzen sind auch der EDU viel zu grosszügig ausgelegt. Gerade in Oberwinterthur sei diese auf den Bereich mit Geschäften zu beschränken.

Die Ausweitung der gebührenpflichtigen Parkplätze bedeutet für die Wohnbaugenossenschaft Schweiz ein Standortnachteil und führt zu einem Druck auf die Parkierungszonen ausserhalb der Quartierzonen und somit auf Parkplätze für Anwohnende.

Der Quartierverein Wildbach-Langgasse fordert nur Blaue Zonen. Ebenso dürfte für U.A. das Regime Blaue Zone 1 Stunde meist genügen.

Für FDP und TCS ist die Blaue Zone in den Quartierzentren in Ordnung. Die Benutzungsgebühren sollen aber erst ab 60 Minuten erhoben werden.

3.2.5 Motorräder und andere Fahrzeuge

Überblick

GLP und Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP sind mit einer Ausdehnung der Gebührenpflicht auf alle Motorfahrzeuge einverstanden.

SVP, CVP, EDU und der Verein Winterthur: agil – mobil als Vertreter von CVP, FDP, SVP sowie verschiedenen Verbänden sind mit der Ausdehnung der Gebührenpflicht auf alle Motorfahrzeuge nicht einverstanden.

Vernehmlassungen

GLP und Wintimobil fordern, dass bei der Aufhebung der Gebührenpflicht für einzelne Kategorien von Motorfahrzeugen die Höhe der CO2 Emissionen pro Kilometer eine Rolle spielen soll.

Der CVP ist es auch wichtig, dass genügend Parkplätze für Motorräder, Roller, Spezialvelos und E-Bikes zur Verfügung stehen.

Gemäss CVP, EDU, HAW, Junge Altstadt und Winterthur: agil – mobil Motorräder sollen Motorräder weiterhin explizit ausgenommen sein. Weitere Ausnahmen sollen ebenfalls möglich sein und in der Verordnung namentlich erwähnt werden. Ihrer Meinung nach besteht nicht nur betreffend Motorräder eine Unklarheit. Deshalb wäre es wünschenswert, wenn klare Regelungen für Motorräder bestünden, diese aus der Verordnung ausgenommen oder eventuell sogar eigene Parkplätze dafür geschaffen würden. Für die folgenden Fahrzeuge und Vehikel sind die Regelungen der Benützung des öffentlichen Grundes aus ihrer Sicht nicht klar:

- Grosser Platzbedarf von Velos mit Anhängern (z.B. separate Parkplätze etc.)
- Grosser Platzbedarf von «zweirädrigen Karretten» (z.B. separate Parkplätze etc.)
- Die neueste Entwicklung der Elektro-Scooter
- Gedeckte Veloabstellplätze (z.B. Velostationen, die mit «Zwang» benützt werden müssen)
- Die damit verbundenen allfälligen Gebühren
- Wenn nicht in der PP-Verordnung geregelt, sollte ein entsprechender Hinweis auf die allenfalls andernorts festgehaltenen Regeln gemacht werden.

Die SVP will Motorräder als gute und effiziente Alternative zum Personenwagen weiterhin explizit von der Gebührenpflicht ausnehmen. Es erschliesst sich ihr nicht, wieso die platzsparenden Motorräder nun den Personen- und Lastwagen gleichgestellt werden sollen. Weiter sollen alle Ausnahmen abschliessend in der Verordnung geregelt sein und nicht durch den Stadtrat erlassen werden können.

Für Zweiradfahrzeuge sollen gemäss U.A. keine Gebühren erhoben werden. Zweiradfahrzeuge – auch motorisierte – sind im Vergleich mit den Motorwagen in allen Bereichen (Platzbedarf in Verkehr und beim Parkieren, Verbrauch, CO₂ -Ausstoss) am effizientesten. Indem man diesen Fahrzeugen etwas mehr Freiheit lässt, belohnt man deren Nutzer gewissermassen. Dazu kommt: Man muss nicht alles immer komplizierter machen als nötig.

3.2.6 Betriebszeiten / Bewirtschaftungszeiten

Die SVP fordert, dass die Betriebszeiten (Bewirtschaftungszeiten) der kostenpflichtigen Parkplätze lediglich so auszugestalten sind, dass damit dem Pendlerdruck entgegengewirkt werden kann. Ausserhalb der Pendlerzeiten sei auf eine Bewirtschaftung zu verzichten, und es sollen die normalen Regelungen für das Parkieren in der blauen Zone gelten. Konkret schlägt die SVP Bewirtschaftungszeiten von Montag bis Freitag, 06.30 Uhr bis 18.00 Uhr vor.

Für den Hauseigentümergebiet Winterthur soll die Bewirtschaftungszeit so gewählt werden, dass das Parkieren von Pendlern in den Quartieren verhindert und die Anwohnenden und deren Besucher nicht unnötig behindert werden. Dafür reiche eine Bewirtschaftungszeit von 8.00 bis 17.00 Uhr aus. Für Pendler sollen geeignete Park and Ride Anlagen erstellt werden.

Die Bewirtschaftungszeit soll gemäss HAW einzig zum Ausschluss von Pendlern dienen und nicht die Besucher oder Anwohnende unnötig behindern. Eine Kürzung der Bewirtschaftungszeit von 08.00 bis 17.00 reicht dazu aus.

3.2.7 Vollzug

Die SVP beantragt, Art. 7 Abs. 2 E-VgP ersatzlos zu streichen. Dem Stadtrat seien aus grundsätzlichen Überlegungen heraus keinerlei Kompetenzen für die Gewährung von Ausnahmen und Parkzeitbeschränkungen zu erteilen. Die Ansätze sollen in der Verordnung transparent und sauber geregelt werden. Es gibt keine Notwendigkeit und keine stichhaltigen Gründe, die es notwendig machen, dass der Stadtrat die Verkehrs- und Parkplatzpolitik ohne demokratische Prozesse und saubere Regelung in einer Verordnung gestalten soll.

3.3 Blaue Zone (E-PBZ)

3.3.1 Gebührenrahmen für den Stadtrat

Überblick

FDP, GLP und Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP sind mit der Regelung einverstanden, wonach der Grosse Gemeinderat einen Gebührenrahmen für die verschiedenen Parkierungsbewilligungen setzt, in dessen Bandbreite der Stadtrat die einzelnen Gebühren festlegt und der weiteren Entwicklung folgend flexibel anpassen kann.

SVP, CVP, EDU sowie der Verein Winterthur: agil – mobil als Vertreter von CVP, FDP, SVP sowie verschiedenen Verbänden sprechen sich gegen eine Delegationsbefugnis des Stadtrats aus.

Vernehmlassungen

Die SVP fordert den Stadtrat auf, in der Verordnung konkrete Gebührenansätze und nicht Bandbreiten oder Rahmenansätze für die Gebühren festzulegen. Allenfalls notwendige Anpassungen der Gebühren sollen nicht durch den Stadtrat erfolgen, sondern im normalen demokratischen Prozess. Die vorgeschlagenen Gebühren seien massiv zu hoch angesetzt. Es erscheint der SVP, dass die Gebührenhöhe nicht auf dem effektiven Verwaltungsaufwand basiere, sondern eine politische Komponente enthalte, welche sich wiederum gegen den MIV richtet. Dies

sei bei Gebühren nicht statthaft. Diese hohen Gebühren belasten unnötigerweise die ansässigen Gewerbebetriebe und KMU, welche Steuern zahlen und Arbeitsplätze schaffen. Die SVP fordert daher, dass die Jahresgebühr einheitlich bei Fr. 200.00 und die Gebühr für eine Tagesbewilligung auf Fr. 10.00 festgelegt wird.

Der Kommentar zu Art. 9 Abs. 2 lit. c und lit. d: *«Die Kosten von heute Fr. 80.- für eine Parkierungsbewilligung für Gewerbebetreibende (Gewerbebewilligung für alle Zonen) stehen in einem Missverhältnis zum Nutzen, welchen Bewilligungsinhabende aus der Bewilligung ziehen und sollen bezüglich Höhe mit anderen Städten vergleichbar sein»* muss gemäss SVP als Affront gegen jeden kleinen Handwerker, Gewerbebetreibenden und auf Fahrzeuge angewiesene KMU verstanden werden. Der Inhaber einer solchen Bewilligung zieht primär nur den Nutzen daraus, dass er seiner geschäftlichen Tätigkeit überhaupt nachgehen kann. Die Stadt aber zieht aus dieser geschäftlichen Tätigkeit den Nutzen von Arbeitsplätzen und Steuererträgen. Somit ist auf solche Kommentare und die entsprechende Umsetzung zu verzichten. Des Weiteren erwartet die SVP vom Stadtrat, dass er die Verordnung so ausgestaltet, dass Jahresbewilligungen nur inländischen Betrieben ausgestellt werden und ausländische Betriebe maximal Tagesbewilligungen erwerben können.

Nach Ansicht von CVP, EDU, HAW, Junge Altstadt und Winterthur: agil – mobil soll der Grosse Gemeinderat als Legislative im Rahmen der Verordnung die konkreten Gebühren festlegen. Die Höhe der Gebühren soll sich am Vernehmlassungsvorschlag orientieren, aber keinesfalls den Spielraum voll ausschöpfen.

Die Gebühren sind gemäss U.A. abschliessend vom Gemeinderat festzulegen und zwar für alle Arten von Parkplätzen. Die Flexibilität des Stadtrates in diesem Bereich wäre wohl fremdgesteuert, weil er entweder mehr Geld kassieren will oder weil er von aussen unter Druck gerät. Beides gelte es zu vermeiden.

3.3.2 Anwohnende und ansässige Betriebe

Ausgangslage

Art. 3 Abs.1 E-PBZ sieht vor, dass Einwohnerinnen und Einwohner sowie Betriebe für jeden auf ihren Namen und ihre Winterthurer Adresse eingelösten leichten Motorwagen eine Parkierungsbewilligung erhalten, wenn ihr Wohnsitz oder ihr Betriebsdomizil innerhalb der Blauen Zone liegt.

Um eine drohende Unterwanderung der PPVO abzuwenden, wurde mit einem neuen Absatz 4 von Art. 3 E-PBZ vorgesehen, dass Personen und Betriebe, welche in Liegenschaften domiziliert sind, für die gemäss PPVO die minimal erforderliche Parkplatzzahl herabgesetzt wurde, keine Parkierungsbewilligung erhalten sollen. Reichen die Parkplätze bei solchen autoarmen oder autofreien Liegenschaften nicht aus, sind gemäss Art. 5 Abs. 3 lit. c und Art. 6 Abs. 3 E-PPVO die erforderlichen Parkplätze nachträglich zu erstellen, bevor auf den öffentlichen Grund ausgewichen wird.

Überblick

Grüne und Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP fordern eine andere Grundlage für den Bezug einer Parkierungsbewilligung.

SVP, CVP, EDU und der Verein Winterthur: agil – mobil als Vertreter von CVP, FDP, SVP sowie verschiedenen Verbänden sind mit der Weiterführung der heutigen Praxis einverstanden.

Vernehmlassungen

Die SVP unterstützt Art. 3 Abs. 4 E-PBZ ausdrücklich und stimmt diesen Überlegungen und den Ausführungen des Stadtrates ausdrücklich zu.

Die wesentlichste Einwendung von Wintimobil und den in diesem Verein zusammengeschlossenen Parteien betrifft die Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone. Die auf eine Person und Wohnadresse eingelösten leichten Motorfahrzeuge können nicht Bezugsgrösse für die Berechtigung zum Bezug einer Parkierungsbewilligung sein. Vielmehr soll für die

Anzahl der Parkplätze pro Parzelle/Liegenschaft/Betrieb die Parkplatzverordnung (PPVO) Anwendung finden. Die maximal mögliche Anzahl von Parkplätzen wird gemäss Festlegungen in der PPVO ermittelt und die Anzahl Parkierungsbewilligungen daraus abgeleitet: falls die maximale Anzahl bereits auf privatem Grund erstellt ist, soll keine zusätzliche Parkierungsbewilligung für den öffentlichen Grund abgegeben werden. Andernfalls kann die Differenz abgegeben werden. Dieser Grundsatz hat auch Auswirkungen auf Art. 11 E-PBZ (Verfahren), indem das Gesuch für eine Parkierungsbewilligung über die bereits vorhandenen Parkplätze auf privatem Grund Auskunft geben muss. Das erfordert einen regulatorischen Mehraufwand, welcher in Kauf zu nehmen ist.

Bei den Bedingungen zur Vergabe von Parkkarten für Anwohnende und Gewerbe beantragen die Grünen Winterthur nachfolgende Änderungen. Die Basis für die Kalkulation und Berechtigung bezüglich privater und gewerblicher Parkplätze für Grundstücke mit Wohn- und/oder gewerblicher Nutzung in der Stadt Winterthur soll bei der PPVO liegen. Dort wird in Abhängigkeit von Normwerten und Verkehrserschliessung definiert, wie viele Parkplätze an einem bestimmten Ort maximal zulässig sind. Dies gilt für das ganze Stadtgebiet, grundsätzlich auch für die Altstadt. Mit den Festlegungen in der Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone dürfen diese Bestimmungen nicht derart unterwandert werden, dass für Private und Gewerbe deutlich mehr Parkraum unmittelbar neben den Grundstücken (im öffentlichen Raum) zur Verfügung steht. Ist es doch genau eine der wesentlichen Grundsätze und Zielsetzungen der PPVO (und auch der kantonalen Vorgaben), dass Parkplätze für Anwohnende und Gewerbe, wenn immer möglich, auf den entsprechenden Grundstücken (und nicht im öffentlichen Raum) geschaffen werden sollen. Gemäss E-PBZ sollen für Einwohner und Gewerbetreibende auf jedes eingelöste Fahrzeug – ohne irgendeine Einschränkung – Parkkarten für das unbeschränkte Parkieren auf öffentlichem Grund ausgestellt werden können (Art. 3 Abs. 1 E-PBZ). Damit werden die Bestimmungen der PPVO unterwandert und ad absurdum geführt. Egal, wie viele Parkplätze auf den Grundstücken bereits bestehen oder bewilligungsfähig sind, es können beliebig viele weitere, zusätzliche Dauer-Parkplätze auf öffentlichem Grund genutzt werden.

Antrag der Grünen auf Ergänzung von Art. 3 Abs. 1 E-PBZ

«Einwohnerinnen und Einwohner sowie Betriebe erhalten für jeden auf ihren Namen und ihre Winterthurer Adresse eingelösten leichten Motorwagen eine Parkierungsbewilligung, wenn ihr Wohnsitz oder ihr Betriebsdomizil innerhalb der Blauen Zone liegt *und solange Wohnsitz oder Betriebsdomizil (inklusive bisher darauf gelöster Parkkarten) insgesamt weniger als die maximale Anzahl Parkplätze für (Bewohner oder Betriebsfahrzeuge) gemäss gültiger Parkplatz-Verordnung betragen*». Begründung: Damit die Gültigkeit der PPVO nicht unterminiert wird, ist es zwingend, dass die ausgegebenen Parkkarten (neben dem Halter des Fahrzeuges) auch auf das betreffende Grundstück (Wohnen/Gewerbe) ausgestellt und erfasst werden. Damit kann gewährleistet werden, dass sich die Berechtigung für eine Parkkarte ausserhalb, im Grundsatz nicht von der Berechtigung für einen Parkplatz auf dem Grundstück selbst unterscheidet. Das erfordert einen gewissen registrativen Mehraufwand welcher in Kauf zu nehmen ist.

Antrag der Grünen auf Ersatzlose Streichung von Art. 3 Abs. 2 E-PBZ

Begründung: In der Konsequenz zur Änderung in Abs. 1 ist lit. a von Abs. 2 nicht mehr notwendig (d.h. «*Einwohnerinnen und Einwohner sowie Betriebe, deren Wohnsitz oder Betriebsdomizil in einer Zentrumszone gemäss der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund [VgP] liegt*»). Die PPVO definiert auch für die Altstadt die zulässigen Parkplätze. Damit können (weil dort keine oder zu wenig möglich sind) entsprechend Parkkarten ausgegeben werden. Lit. b von Abs. 2 (d.h. «*Einwohnerinnen und Einwohner von Winterthur mit Wohnsitz ausserhalb der Blauen Zone ohne ausreichenden Anschluss an den öffentlichen Verkehr*») soll ebenfalls gestrichen werden, weil es nicht die Aufgabe des öffentlichen Raumes sein kann, grundsätzlich P&R Parkplätze zur Verfügung zu stellen. Unter der etwas erweiterten Optik der Gemeinden rund um Winterthur herum ist zudem fraglich, ob diese Bevorzugung der Einwohner am Rand von Winterthur rechtlich überhaupt zulässig ist. P&R ist als Aufgabe der verkehrlichen und räumlichen Ordnung über die ganze Agglomeration zu betrachten und zu lösen (Aufträge aus übergeordneten Planungen, kantonal und regional). Es ist (mindestens) regionalpolitisch zu definieren, welche Bahn- oder Busstationen sich dafür besonders eignen, und es ist

dort ein entsprechendes Angebot (gebührenpflichtig oder nicht) bereitzustellen, welches von allen gleichermassen genutzt werden kann («es hätt so langs hätt»).

Antrag der Grünen auf Neuformulierung von Art. 3 Abs. 3 E-PBZ

«Einwohnerinnen und Einwohner sowie Betriebe können, wenn ihr Wohnsitz oder ihr Betriebsdomizil innerhalb der Blauen Zone liegt, und solange Wohnsitz oder Betriebsdomizil insgesamt weniger als die maximal Anzahl Parkplätze für (Besucher oder Kunden) gemäss gültiger Parkplatzverordnung aufweist, für ihren Besuch oder ihre Kundschaft Tagesbewilligungen beziehen. Aber nur maximal so viele gleichzeitig, wie die Differenz zur maximalen Zahl gemäss Parkplatzverordnung beträgt». Begründung: Konsequente Fortführung des Antrages zu Abs. 1.

Gemäss Bewohnerinnen- und Bewohnerverein Inneres Lind ist die maximale Anzahl Bewilligungen zu beschränken auf die maximale Zahl vorhandener Parkplätze innerhalb der einzelnen Zonen. Falls das Maximum erreicht wird, sollen die Berechtigten gemäss Art. 3 Abs. 1 E-PBZ gegenüber den Berechtigten gemäss Art. 3 Abs. 2 E-PBZ Vorrang erhalten. Die Formulierung von Art. 3 Abs. 1 E-PBZ, dass Betriebe für jedes auf ihr Betriebsdomizil eingelöstes Fahrzeug eine Betriebsbewilligung erhalten sollen, führt zu einer massiven Ausweitung der Bezugsberechtigten. Gemäss der heutigen Verfügung des Polizeikommandanten kann maximal eine Bewilligung pro Betrieb vergeben werden. Diese Bewilligungspraxis soll in die neue Verordnung übernommen werden. Art. 3 Abs. 2 lit. a E-PBZ sei dahingehend zu ergänzen, dass maximal eine Bewilligung pro Einwohnende bzw. Betrieb abgegeben werden darf. Art. 3 Abs. 2 lit. b E-PBZ führe zu einer weiteren Ausweitung der Bezugsberechtigten und soll daher ersatzlos gestrichen werden.

Der Hauseigentümerverband Region Winterthur fordert, dass für Gäste, welche für eine längere Zeit zu Besuch kommen, Tageskarten zu einem angemessenen Betrag bezogen werden können. Diese Möglichkeit soll auch für Gewerbetreibende bestehen, welche im Quartier einen Auftrag ausführen. Die zeitliche Beschränkung in den Quartieren soll so ausgestaltet sein, dass Besuchende ihr Auto im Quartier abstellen können. Von einer zu kurzen Parkierungsdauer ist deswegen abzusehen.

In Bezug auf die Abgabe von Parkkarten an Bewohnern von Liegenschaften mit reduzierten Parkplätzen fordert der Quartierverein Wildbach-Langgasse, diese gleich zu behandeln wie alle andern Steuerzahler in Winterthur. Bewohner von Aussenwachten würden eine Karte erhalten, um an ihren Arbeitsplatz zu fahren, obwohl sie niemand zwingt, in der Aussenwacht zu wohnen.

3.3.3 Betriebszeiten / Bewirtschaftungszeiten

Gemäss Winterthur: agil – mobil soll die Bewirtschaftungszeit einzig zum Ausschluss von Pendlern dienen und nicht die Besucherinnen und Besucher der Anwohnenden unnötig behindern. Eine Kürzung der Bewirtschaftungszeit von 08.00 bis 17.00 reicht nach Ansicht von Winterthur: agil – mobil dazu aus oder eine grosszügigere Regelung mit einer möglichen Aufenthaltsdauer von 2 bis 4 Stunden.

Ebenso fordert auch die CVP, dass die Bewirtschaftungszeit einzig zum Ausschluss von Pendlern dienen und nicht die Besucherinnen und Besucher unnötig behindern soll. Eine Kürzung der Bewirtschaftungszeit von 08.00 bis 17.00 würde dafür ausreichen. Alternativ kann sich die CVP die Einführung von max. 4 Stunden Parkzeit vorstellen

3.3.4 Anträge zu einzelnen Bestimmungen

Innerstädtisches Pendeln – Kommentar zu Art. 2 E-PBZ

Die durch den Stadtrat formulierte Absicht, innerstädtisches Pendeln vom Wohnort zum Arbeitsort zu verhindern, trägt gemäss SVP der ideologisch bereinigten Lebensrealität in Winterthur sowie dem Arbeitsalltag vieler Handwerker kaum Rechnung. Diese Absicht ist rein ideologisch gefärbt und benachteiligt Gewerbetreibende, welche zur Ausübung ihrer Tätigkeit auf ein Fahrzeug angewiesen sind, in einer fragwürdigen und sehr störenden Weise, benachteiligt eine grosse Bevölkerungsgruppe und schränkt die Freiheit unserer Bürgerinnen und Bürger weiter ein. Dass solche Umerziehungsmassnahmen nicht funktionieren, zeigen die Zahlen des Modalsplits auf. Anstelle von repressiven Massnahmen gegen den MIV wäre es deshalb ratsamer,

den ÖV zu stärken und attraktiver zu gestalten. Unnütze Massnahmen gegen den MIV treffen besonders jene Personen, die auf das Auto angewiesen sind, wie eben beispielsweise Handwerker. Die SVP fordert demnach, dass auf solche Absichten verzichtet und der Kommentar zu Art. 2 E-PBZ entsprechend angepasst wird.

Parkierungsbewilligung für Gewerbetreibende – Art. 4 E-PBZ

Im Kommentar zu Art. 4, in den Überlegungen und den auf die Inkraftsetzung folgenden Ausführungen ist gemäss SVP auf den Begriff «regelmässig» und seine sinngemässe Anwendung zu verzichten. «Regelmässig» ist nicht konkret definiert und öffnet der Willkür und Ungleichbehandlung Tür und Tor. Zudem trägt die im Kommentar formulierte Absicht des Stadtrates der Lebensrealität nicht Rechnung. Viele Gewerbetreibende und Handwerker haben viele Einzelaufträge oder unregelmässige Aufträge und sind für deren Ausführung auf Parkmöglichkeiten bei ihren Kunden angewiesen.

Sonderbewilligungen – Art. 5 E-PBZ

Die GLP möchte eine abschliessende Aufzählung der Sonderbewilligungen. Neu auftretende Kategorien sollen zu einer Revision der Verordnung führen.

Anzahl Parkierungsbewilligungen – Art. 6 E-PBZ

In besonderen Fällen kann gemäss Art. 6 E-PBZ die Anzahl der Parkierungsbewilligungen pro berechtigter Person oder berechtigtem Betrieb beschränkt werden.

Die Grünen beantragen die ersatzlose Streichung dieses Artikels mit der Begründung, dass die Einschränkungen gemäss ihren Anträgen und Änderungsvorschlägen zu Art. 3 E-PBZ (mit Bezug zur PPVO) vollkommen genügen.

Ebenso will die SVP den Artikel ersatzlos streichen, weil er aufgrund seiner schwammigen Formulierung zur willkürlichen Behandlung führt.

Vollzug – Art. 15 E-PBZ

Innerhalb der Vollzugsvorschriften soll gemäss Bewohnerinnen- und Bewohnerverein Inneres Lind (BVIL) geregelt werden, wie die Form der Bewilligungen aussehen wird. Der BVIL wehrt sich vehement dagegen, dass die Bewilligungen «anonymisiert» werden. Jede Anwohnerin, jeder Anwohner soll überprüfen können, ob das Auto vor dem Haus mit Bewilligung parkiert und aufgrund welcher Kategorie die Bewilligung erteilt worden ist. Hier sei absolute Transparenz angesagt. Falls tatsächlich auf Parkkarten oder Vignetten am Fahrzeug verzichtet werden soll, ist ein Online-Register mit allen erteilten Bewilligungen einzurichten.

Der BVIL begrüsst es, dass Anwohnerparkkarten und Nachtparkbewilligungen in Zukunft kombiniert abgegeben werden können. Er würde aber einen Schritt weitergehen und die Anwohnerparkkarten ausschliesslich in Kombination mit der Nachtparkbewilligung abgeben. Dies würde verhindern, dass Anwohnende ihren bestehenden, privaten Parkplatz tagsüber teuer vermieten und ihr Auto mit der Parkbewilligung auf die Strasse stellen. Auch würde eine solche Kombination das Problem mit den Gewerbeparkplätzen entschärfen und die Gewerbebetreibenden in den Zentrumszonen zur Benutzung der vielen leeren Parkhäuser motivieren.

3.4 Nachtparkieren

3.4.1 Gebührenrahmen für den Stadtrat

Überblick

FDP, GLP und Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP sind mit der Regelung einverstanden, wonach der Grosse Gemeinderat einen Gebührenrahmen für die verschiedenen Parkierungsbewilligungen setzt, in dessen Bandbreite der Stadtrat die einzelnen Gebühren festlegt und der weiteren Entwicklung folgend flexibel anpassen kann.

SVP, CVP, EDU sowie der Verein Winterthur: agil – mobil als Vertreter von CVP, FDP, SVP sowie verschiedenen Verbänden sprechen sich gegen eine Delegationsbefugnis des Stadtrats aus.

Vernehmlassungen

Gemäss SVP, CVP, EDU, HAW, Junge Altstadt und Winterthur: agil – mobil soll der Grosse Gemeinderat als Legislative im Rahmen der Verordnung die konkreten Gebühren festlegen. Dem Stadtrat seien in dieser Sache keine Kompetenzen zuzuweisen.

3.4.2 Kontrollaufgaben

CVP, EDU, die HAW, Junge Altstadt und Winterthur: agil – mobil unterstützen die Übertragung von Kontrollaufgaben an Dritte nur dann, wenn die Kosten für die Kontrolle damit klar reduziert werden können. Kontrollaufgaben sind polizeiliche Hoheitsaufgaben, was eine grosse Vorsicht bei der Vergabe erfordert.

Kontrollaufgaben sind gemäss SVP nach wie vor der Stadtpolizei Winterthur zu übertragen und durch diese durchzuführen. Neben der erforderlichen Unabhängigkeit und Rechtmässigkeit durch deren Status als Polizistinnen und Polizisten dienen diese nächtlichen Kontrollfahrten durch die Quartiere auch der präventiven Sicherheit.

Der Quartierverein Wildbach-Langgasse wünscht keine Meldepflicht wie bisher. Die Kontrollen würden ja ohnehin erfolgen. Die vorgesehene Regelung erfordere erneut mehr Bürokratie und Stellen und somit mehr Steuergelder.

3.4.3 Anträge zu einzelnen Bestimmungen

Bewilligungspflicht – Art. 2 E-Nachtparkieverordnung

Die SVP fordert den Stadtrat auf, ein im Vergleich zu heute engmaschigeres Kontrollregime zu etablieren, welches aber eine weitgehende Gleichbehandlung sicherstellt.

Berechtigte – Art. 3 E-Nachtparkieverordnung

Die SVP begrüsst und unterstützt diese Regelung explizit. Interessant dürfte die entsprechende Durchsetzung sein, und wie die Stadt sicherstellen will, dass diese Fahrzeughalter nicht einfach wild parkieren.

4 Nicht Gegenstand der Vorlagen

Bei der Parkplatzbewirtschaftung handelt es sich um eine reine Umsetzungsmassnahme des städtischen Gesamtverkehrskonzepts des Grossen Gemeinderats vom 3. Oktober 2011 sowie des daraus abgeleiteten stadträtlichen Grundsatzentscheides zur Parkraumplanung vom 21. September 2016. Raumplanerische Themen sind nicht Gegenstand der zur Vernehmlassung unterbreiteten Vorlagen. Bei den Revisionsentwürfen handelt es sich ausschliesslich um die Frage der Bewirtschaftung von bestehenden Parkplätzen.

4.1 Flächendeckende Einführung der Blauen Zone

Vernehmlassungen

Die SVP lehnt eine flächendeckende Einführung der Blauen Zone im ganzen Stadtgebiet, ausgenommen die Aussenwachen, ab. Der Sinn dieser pauschalen Massnahme ist nicht erkennbar, und es besteht keine Notwendigkeit dazu, das bisherige Regime zu ändern. Blaue Zonen sollen ausschliesslich dort zielgerichtet und punktuell eingeführt werden, wo entsprechender Pendlerdruck von aussen besteht. Keinesfalls darf die Einführung von blauen Zonen zu einer Reduktion der zur Verfügung stehenden Parkplätze führen. Die entsprechenden Umsetzungen haben so zu erfolgen, dass durch die Markierung heutiger nicht markierten Parkplätze kein Verlust an Parkplätzen resultiert.

Die Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW) teilt die Ansicht, dass Winterthur nicht für Autopendler Gratisparkplätze zur Verfügung stellen soll. Sie begrüsst deshalb die Einführung der Blauen Zone in Wohnquartieren mit Pendlerdruck. Die flächendeckende Einführung der Blauen Zone in allen Wohnquartieren erachtet sie jedoch als unverhältnismässig.

Grundsätzlich begrüssen Wintimobil und die in diesem Verein zusammengeschlossenen politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP die flächendeckende Einführung der Blauen Zone. Wie in den Zielsetzungen dargelegt, wird dies zu einer merklichen Reduktion von abgestellten Pendlerfahrzeugen führen.

Stellungnahme

In einem partizipativen Prozess erarbeitete die Stadt Winterthur das breit abgestützte städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK), welches in dem vom Stadtrat verabschiedeten Konzept «Parkraumplanung und -bewirtschaftung» weiter konkretisiert wurde. Die Überarbeitung der drei städtischen Verordnungen ist eine reine Umsetzungsmassnahme zur Erreichung der Ziele des sGVK und der städtischen Parkraumplanung.

4.2 Bestandesgarantie der Parkplätze

Vernehmlassungen

Die Einführung von Blauen Zonen darf gemäss HAW keinesfalls zu einer Reduktion der zur Verfügung stehenden Parkplätze führen, da sonst die vom Pendlerdruck betroffenen Quartiere keinen Nutzen daraus ziehen. Eine Erhebung der Parkplätze vor und nach der Umsetzung von Blauer Zone ist zwingend.

Gemäss Quartierverein Breite-Vogelsang soll die Anzahl Parkplätze nicht reduziert werden. Wenn irgend möglich, sollte die Blaue Zone deshalb effektiv als «Zone» ausgewiesen, d.h. auf das Einzeichnen von Parkfeldern entlang der Strasse verzichtet werden. Ansonsten würde die Anzahl der nutzbaren Plätze nochmals weiter reduziert werden. Ausserdem ist vielen Grundeigentümern das Erstellen von eigenen Parkplätzen aufgrund denkmalschützerischer Auflagen verwehrt. Falls das nicht möglich ist, fordert der Quartierverein Breite-Vogelsang, dass entlang den Strassen, insbesondere obere Jonas-Furrer-Strasse und Irchelstrasse, keine Einzelparkplätze markiert werden.

Stellungnahme

In einem partizipativen Prozess erarbeitete die Stadt Winterthur das breit abgestützte städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK), welches in dem vom Stadtrat verabschiedeten Konzept «Parkraumplanung und -bewirtschaftung» weiter konkretisiert wurde. Die Überarbeitung der

drei städtischen Verordnungen ist eine reine Umsetzungsmassnahme zur Erreichung der Ziele des sGVK und der städtischen Parkraumplanung.

4.3 Zweckbestimmung der Parkgebühren

Vernehmlassungen

Eine Zweckbestimmung, was mit den eingenommenen Gebühren gemacht und wofür dieses Geld verwendet wird, würde gemäss CVP, EDU, HAW, Junge Altstadt und Winterthur: agil – mobil einerseits die Transparenz erhöhen und andererseits sicher auch die Akzeptanz der Gebühren verbessern. Mit dem richtigen Verwendungszweck könnte Winterthur sich sogar einen positiven Namen machen. Es ist unbedingt zu prüfen, inwiefern eine Zweckbestimmung z.B. für die Förderung des öffentlichen Verkehrs für die Winterthurer Bevölkerung, zumindest eines Teils der Gebühreneinnahmen, möglich ist.

Die HAW fordert eine Zweckgebundenheit der Gebühreneinnahmen. Der Netto-Ertrag aus den Gebühren soll nach Abzug der mit dem Vollzug der Kontrolle angefallenen Kosten sowie dem Abzug einer kalkulatorischen Miete für die Benutzung des öffentlichen Grundes (sofern es sich nicht um Strassen handelt) in einen Mobilitäts-Fonds eingelegt werden. Diese Mittel sollen zur Finanzierung von Park und Ride Anlagen, der Förderung von Angeboten des öffentlichen Verkehrs, Carsharing Angeboten oder digitalen Verkehrsmanagementsystemen herangezogen werden können. Eine Zuweisung der Gebühren in den allgemeinen Haushalt ist abzulehnen.

Stellungnahme

Die Haushaltsführung von Gemeinden richtet sich gemäss § 84 Abs. 1 des kantonalen Gemeindegesetzes vom 20. April 2015 nach den Grundsätzen der Gesetzmässigkeit, des Haushaltsgleichgewichts, der Wirtschaftlichkeit, des Verursacherprinzips und des Verbots der Zweckbindung von Gemeinde- und Grundsteuern. Hinter dem Grundsatz der Unzulässigkeit einer Zweckbindung öffentlicher Einnahmen steht die Auffassung von der Gleichwertigkeit aller Kommunalzwecke und die Vorstellung, sich die Freiheit des politischen Handelns von Fall zu Fall durch die Möglichkeit zur Priorisierung von Ausgaben erhalten. Sämtliche Einnahmen der Stadt Winterthur sind als Deckungsmittel für den gesamten Ausgabenbedarf bereitzuhalten. Aus finanzpsychologischen Gründen wird nur dann ausnahmsweise eine Zweckbindung vorgesehen, wenn sich bestimmte Ziele nicht so leicht durchsetzen lassen, wie beispielsweise die Zweckbindung eines Teils der Mineralölsteuer für den Strassenbau.

4.4 Alternative Parkierungskonzepte

Vernehmlassungen

Park and Ride-Anlagen bestehen, sind aber noch zu wenig attraktiv und sollten gemäss CVP, EDU, HAW, Junge Altstadt und Winterthur: agil – mobil mit gezielten Angeboten optimiert werden. So könnte ein Eilbus ohne Zwischenhalte von einer Park and Ride-Anlage am Stadtrand ins Zentrum oder zu bevorzugten Örtlichkeiten eine Parkanlage attraktiver machen und den Pendlerdruck auf die Stadt und deren Quartiere besser reduzieren als eine flächendeckende Blaue Zone. Für die Förderung des Car-Pooling sollten unbedingt an geeigneten Stellen Pool-Parkplätze geschaffen werden, wo Fahrzeuge länger abgestellt werden können und von wo aus mehrere Personen gemeinsam in einem Fahrzeug weiterreisen können. Dies ist für Pendler, aber vor allem für Sport- oder Musikvereine, Gruppenreisen oder Firmenausflüge attraktiv. In Winterthur gibt es derzeit kaum noch Möglichkeiten (und mit der neuen Regelung gar keine mehr), wo man zum Beispiel übers Wochenende (von Fr Abend bis Mo Morgen) sein Fahrzeug abstellen kann, ohne horrende Gebühren zahlen zu müssen.

Die SVP lädt den Stadtrat ein, als wirkungsvollere Massnahmen gegen den Pendlerverkehr von aussen, bekannte Systeme wie Park and Ride besser zu vermarkten und zu stärken. Die vorhandenen Park and Ride-Stationen in Winterthur seien kaum ausgelastet und würden zu wenig genutzt. Hier sei anzusetzen, und diese guten Möglichkeiten sollen in ihrer Attraktivität erhöht werden. Zudem sind neue Ideen wie Bus and Ride ernsthaft zu prüfen und, wo sinnvoll, einzuführen. Solche positiven Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖV würden effektiv zur Änderung des Modalsplits beitragen und einen echten Mehrwert schaffen. Dabei würde der Pendlerdruck auf die Stadt automatisch abnehmen und dies ganz ohne Zwangsmassnahmen.

Die neuen Verordnungen sollen gemäss EDU Car-Sharing fördern EDU.

Stellungnahme

Bei der Parkplatzbewirtschaftung handelt es sich um eine reine Umsetzungsmassnahme des städtischen Gesamtverkehrskonzepts des Grossen Gemeinderats vom 3. Oktober 2011 sowie des daraus abgeleiteten stadträtlichen Grundsatzentscheides zur Parkraumplanung vom 21. September 2016. Die Schaffung von Parkräumen oder die Einführung von Konzepten wie Park & Ride, Park & Pool, Bus & Ride etc. sind nicht Gegenstand der zur Vernehmlassung unterbreiteten Vorlagen. Bei den Revisionsentwürfen handelt es sich ausschliesslich um die Frage der Bewirtschaftung von bestehenden Parkplätzen.

4.5 Weitere Konzepte

Der Quartierverein Breite-Vogelsang wünscht für Besucher ein Angebot von Halbtageskarten für die Blaue Zone nach dem Vorbild von Basel-Stadt. Eine weitere Idee, die mit der Umzonung der Parkplätze realisiert werden könnte, wäre eine E-Mobil-Tankstelle im Quartier. Der Einzelparkplatz am Unionsplatz (neben dem Kopfbau Nr. 82) würde sich dazu gut eignen.

5 Ausblick

5.1 Mehreinnahmen

Vernehmlassungen

Die SVP befürchtet durch die Zunahme der bewirtschafteten Parkflächen und die damit einhergehende zu erwartende Zunahme der Kontrolltätigkeit Mehrausgaben zulasten des städtischen Haushaltes.

Stellungnahme

Durch die Anpassung der Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) ist mit städtischen Mehreinnahmen von jährlich rund CHF 500 000 zu rechnen. Weiter dürfte die Anpassung der Gebührentarife für die Blaue Zone zu Mehreinnahmen von rund CHF 180 000 pro Jahr führen, dies namentlich auch aufgrund des Umstands, dass mit der vorgesehenen Ausdehnung der «Blauen Zone» voraussichtlich mehr Anwohnende eine Bewilligung zum zeitlich unbeschränkten Parkieren lösen werden.

5.2 Parkierungsinfrastruktur

Vernehmlassungen

SVP, CVP, EDU, die HAW, Junge Altstadt sowie der Verein Winterthur: agil – mobil fordern, dass die dereinst beschlossenen Massnahmen erst dann umgesetzt werden, wenn Gebühren, Kontrollen und Bewilligungen mit minimalem Aufwand und ohne Mehrkosten für die Stadtkasse umgesetzt werden können. Elektronische Bewilligungen, Parkgebühren, ohne teuer zu installierende Automaten, sowie ein funktionierendes und einfach zu bedienendes System werden als zwingende Voraussetzungen erachtet. Vor der Inkraftsetzung der vorliegenden Regelungen sei gemäss SVP und HAW zwingend ein funktionierendes und getestetes elektronisches Bezahlungssystem (Parkierungs-App) zu realisieren. Die vermehrte Bewirtschaftung von Parkplätzen darf unter keinen Umständen zu baulichen Massnahmen und daraus resultierenden Kosten wie beispielsweise durch Installation von Parkuhren, das Verlegen von Leitungen und dergleichen führen. Für die SVP ist die erfolgreiche Einführung einer Park-App zwingende Voraussetzung für die Einführung der vorliegenden Verordnungsänderungen.

Der Quartierverein Wildbach-Langgasse ist der Meinung, dass einfache Papierlösungen neben Apps wichtig sind. Beides soll einfach und praktikabel sein.

Stellungnahme

Derzeit laufen im Rahmen eines Vorprojekts Abklärungen hinsichtlich der Einführung einer kundenfreundlichen Ersatzlösung, beispielsweise durch eine E-Government-Lösung. Durch die Schaffung der rechtlichen Grundlagen für ein vereinfachtes Bewilligungsverfahren wird mit In-

krafttreten der Vorlagen eine kundenfreundlichere Erteilung von Parkierungsbewilligungen möglich. Dies beispielsweise durch ein «Parkkartenportal», durch kombinierte Bewilligungen für zeitlich unbeschränktes Parkieren in der «Blauen Zone» und Nachtparkieren bis zu online gelösten Bewilligungen.

Anhänge

A1 Übersicht über die Antworten zum Fragebogen

A. Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP)

1. Befürworten Sie, dass auch weiterhin für das kurzfristige Parkieren in einer Zentrumszone eine Mindestgebühr (Kontrollgebühr) bezahlt werden muss?
Art. 3 Abs. 3 Satz 3 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	--		
SVP	Das kurzfristige Parkieren in Zentrumszonen soll grundsätzlich gebührenbefreit sein, sprich es sind auch keine Kontrollgebühren zu erheben.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Dort, wo gebührenpflichtige PP vorhanden sind, soll für das kurzfristige Parkieren eine Mindestgebühr erhoben werden, aber nur diese Kontrollgebühr. Als «kurzfristig» erachten wir eine Zeit von mehr als 30 Minuten, also konkret fordern wir die Erhöhung auf 60 Minuten, wie bisher.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	--		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	--		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Ausnahmen für Fahrzeuge von Invaliden und Mobilitätsbehinderten, Ärzte im Dienst und Spitex.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	System: erste 30 Minuten: Kontrollgebühr, länger: Benutzungsgebühr. Logischer Aufbau.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

2. Sind Sie damit einverstanden, dass in den Stadt- und Quartierzentren das Abstellen eines Motorfahrzeugs für eine Dauer von mehr als 30 Minuten (heute: 60 Minuten) als längerfristiges Parkieren gilt, so dass dafür auch eine Benutzungsgebühr verlangt werden kann?
Art. 4 Abs. 1 und 3 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Die Verkürzung von 60 auf 30 Minuten ist eine rein verkehrspolitische und fiskalische Massnahme, die dazu führt, dass das Parkieren verteuert wird. Zudem reichen 30 Minuten nicht, zu einem günstigen Tarif auf der Basis der Kontrollgebühr Einkäufe in der Altstadt zu tätigen.		
SVP	Wir sprechen uns klar für die Beibehaltung der 60 Minuten-Regelung aus.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	30 Minuten sind zu kurz, Eine Zeit von 60 Minuten ist realistischer und entspricht eher den Bedürfnissen der Benutzer.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Die Verkürzung von 60 auf 30 Minuten ist eine rein verkehrspolitische und fiskalische Massnahme, die dazu führt, dass das Parkieren verteuert wird. Zudem reichen 30 Minuten nicht, zu einem günstigen Tarif auf der Basis der Kontrollgebühr Einkäufe in der Altstadt zu tätigen.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Das kurzfristige Parkieren sollte auf 60 Minuten beibehalten werden, da ansonsten eine Verdrängung der Parkierungswilligen auf die übrigen Gebiete und deren Anwohnende zu befürchten ist.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	30 Minuten sind zu kurz, 60 Minuten wie bisher sind angemessen.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	Im Stadtzentrum sollten die Fahrzeuge in Tiefgaragen/Parking abgestellt oder die Dauer auf 30 Minuten reduziert werden, in Quartierzentren sollten die 60 Minuten beibehalten werden.		
U.A.	Allenfalls Ausdehnung auf 60 Minuten.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

3. Sind Sie mit der Regelung einverstanden, wonach der Grosse Gemeinderat einen Maximalbetrag für die Benutzungsgebühr bestimmt und der Stadtrat bis zu dieser Limite die Parkgebühren lenkungswirksam festlegen und der weiteren Entwicklung entsprechend flexibel anpassen kann?
Art. 4 Abs. 3 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	Wir beantragen, dass der GGR auch Minimalgebühren festlegt.		
Wintimobil	Wintimobil beantragt, dass der GGR auch Minimalgebühren festlegt.		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	In der Konsequenz wird das bei den aktuellen und künftigen politischen Konstellationen zur Folge haben, dass der «Maximalbetrag» erhöht werden und der Stadtrat die Limite nach oben anpassen wird.		
SVP	Gebühren und damit auch Parkgebühren sind Entschädigungen für eine Leistung beziehungsweise den Bezug einer Leistung. Keinesfalls aber sind Gebühren als Lenkungsmassnahme zu missbrauchen. Der Missbrauch dieser Gebühren und deren Höhe als Umerziehungsmassnahme lehnen wir aus grundsätzlichen und freiheitlichen Überlegungen ab. In der Verordnung sollen die genauen Ansätze durch den Grossen Gemeinderat geregelt werden und dem Stadtrat sind keine Kompetenzen zu übertragen.		
CVP	Die Kompetenz zur Erhöhung der Parkplatzgebühren soll durch den GGR geregelt werden.		
EDU	Parkgebühren sind nicht lenkungswirksam. Die Kompetenz zur Erhöhung der Parkplatzgebühren soll durch den GGR geregelt werden.		
Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	In der Verordnung sollen die genauen Ansätze durch den Grossen Gemeinderat geregelt werden. Diese Gebühren sind tiefer als die Obergrenze des vorgeschlagenen Spielraumes festzusetzen.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der HAW, der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	In der Konsequenz wird das bei den aktuellen und künftigen politischen Konstellationen zur Folge haben, dass der «Maximalbetrag» erhöht werden und der Stadtrat die Limite nach oben anpassen wird.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Beim Bemessen der Erhöhung ist zu berücksichtigen, dass dies zu einem Standortnachteil für die betroffenen Betriebe und Anwohnende führen kann.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Mit fakultativem Referendum.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Lenkungswirksam nur durch die Kosten an sich: gesteigerter Gemeingebrauch kostet. Wo das Parkplatzangebot knapp ist und damit das kürzerfristige Parkieren für das Einkaufen erschwert wird, kann auch das Regime der Blauen Zone mit einstündiger Parkierung verfügt werden. Parkgebühren sind nicht zwingend.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen (Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t) die maximale Benutzungsgebühr höher angesetzt wird als für leichte Motorfahrzeuge?

Art. 4 Abs. 3 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Es ist nicht ersichtlich, wieso die maximale Benutzungsgebühr für Fahrzeuge über 3,5 t höher angesetzt werden soll, als für leichte Motorfahrzeuge. Es besteht die Gefahr, dass gerade gewerbliche Fahrzeuge einen höheren Tarif zahlen müssen.		
SVP	Das behindert und belastet ganz direkt das Gewerbe, KMU und die Wirtschaft. Das ist ein komplett falscher Ansatz.		
EDU	--		
CVP Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Das behindert und belastet ganz direkt das Gewerbe, KMU und die Wirtschaft. Es ist uns auch nicht klar, ob immer von aussen klar ersichtlich ist, ob ein Fahrzeug mehr oder weniger als 3,5 t wiegt. Wir erachten dies als zu komplexe Regelung und sehen Schwierigkeiten in der Umsetzung.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Es ist nicht ersichtlich, wieso die maximale Benutzungsgebühr für Fahrzeuge über 3,5 t höher angesetzt werden soll, als für leichte Motorfahrzeuge. Es besteht die Gefahr, dass gerade gewerbliche Fahrzeuge einen höheren Tarif zahlen müssen.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Keine explizite Haltung.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	--		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	Nicht vorstellbar, wie das umgesetzt werden sollte, zudem benötigen auch Stadt- und Quartierzentren teilweise schwere Motorwagen.		
U.A.	Schwierig ist es, denselben Parkplatz sowohl für Motorwagen bis wie ab 3.5 Tonnen zur Verfügung zu stellen, weil die Parkfeldgrössen unterschiedlich sind. Schwere Motorwagen werden wohl nur professionell eingesetzt, d.h. für Transport, Beladen und Entladen. Blosses Parkieren für schwere Motorwagen ist nicht wirtschaftlich und kommt wohl eher seltener vor, in Pausen oder nachts.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass in den beiden Zentrumszonen ausschliesslich gebührenpflichtige Parkplätze angeboten werden?
Art. 5 Abs. 3 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	In den beiden Zentrumszonen sollen ausschliesslich gebührenpflichtige Parkplätze angeboten werden.		
SVP	Wir akzeptieren dieses Vorgehen in der Zentrumszone Altstadt. Hingegen ist Neuhegi in diesem Kontext definitiv nicht als Zentrumszone zu betrachten und soll höchstens wie ein Quartierzentrum behandelt werden. Die Zentrumsentwicklung in Neuhegi ist mehr Wunsch als Realität und eine unnötige Verschärfung des Parkierungsregimes schadet den dort ansässigen Lokalen und Betrieben noch mehr und wird die weitere Zentrumsentwicklung massiv behindern.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Wir akzeptieren dieses Vorgehen in der Zentrumszone Altstadt. Hingegen ist Neuhegi nicht als Zentrumszone zu betrachten und soll wie ein Quartierzentrum behandelt werden. Der entsprechende Perimeter für Neuhegi ist deshalb auch nochmals zu überarbeiten und zu dimensionieren und es soll auch in Neuhegi die Möglichkeit geben, Blaue Zonen einzurichten bzw. beizubehalten.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der HAW, der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	In den beiden Zentrumszonen sollen ausschliesslich gebührenpflichtige Parkplätze angeboten werden.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Das Langzeitparkieren kann über Blaue Zonen verhindert werden. Das reine gebührenpflichtige Parkieren führt zu einer Verdrängung der Kurzparkierer aus den Zentren, in die Bereiche, die für Anwohnende gedacht.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Die Zentrumszonendefinition scheint uns willkürlich. Diese sollte auf das Stadtzentrum beschränkt sein und ausserhalb sind Blaue Zonen vorzusehen.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Jein: Eigentlich ist Neuhegi in der Realität keine Zentrumszone. Von der Bipolaren Stadt soll man sich ja mittlerweile wieder verabschieden und mehr auf die Quartiere fokussieren. Neuhegi ist drum als Quartierzone zu kategorisieren. In der engeren Zentrumszone Innenstadt (Altstadtperimeter) sollten keine überirdischen Parkplätze angeboten werden, die nicht in einem Parkleitsystem integriert sind. Motorwagen gehören im Zentrum in Parkhäuser (Grenze Bahnhof, Lagerhausstrasse, Parkhaus Teuchelweiher - St. Georgenstrasse), soweit diese Fahrzeuge nicht für den Güterumschlag oder Zubringerfahrten benötigt werden.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

6. Sind Sie einverstanden mit der Festlegung der Grenzen der beiden Zentrumszonen (wo für das Parkieren auf öffentlichem Grund Kontroll- und ab 30 Minuten auch Benutzungsgebühren verlangt werden)?

a) Zentrumszone Innenstadt

Art. 5 Abs. 1 lit. a und Anhang 1 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	Wir beantragen, dass das Zentrumsgebiet Innenstadt im Bereich des Inneren Lind vergrössert wird (entlang Palmstrasse/ Bahnstrasse/ Bahnlinie bis Lindstrasse).		
Wintimobil	Wir beantragen, dass das Zentrumsgebiet Innenstadt im Bereich des Inneren Lind vergrössert wird (entlang Palmstrasse/ Bahnstrasse/ Bahnlinie bis Lindstrasse).		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Bezüglich Kontroll- und Benutzungsgebühr soll auch hier die 60-Minuten Regelung gelten. Erst ab 60 Minuten sind auch Benutzungsgebühren zu erheben.		
SVP	Die Gebühren sind einheitlich auszugestalten und müssen aus Einfachheits- und Verständlichkeitsgründen nicht in Kontroll- und Benutzungsgebühr unterteilt werden. Ein einheitlicher Ansatz wie wir vorstehend verlangen reicht völlig aus.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Die Zentrumszone Innenstadt ist nachvollziehbar/akzeptabel begrenzt, wenn auch relativ weit gefasst. Allerdings sind wir nicht einverstanden mit der Begrenzung auf 30 Minuten, siehe vorne.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der HAW, der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Bezüglich Kontroll- und Benutzungsgebühr soll auch hier die 60-Minuten Regelung gelten. Erst ab 60 Minuten sind auch Benutzungsgebühren zu erheben.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Das Langzeitparkieren kann über Blaue Zonen verhindert werden. Das reine gebührenpflichtige Parkieren führt zu einer Verdrängung der Kurzparker aus den Zentren, in die Bereiche, die für Anwohnende gedacht. Zudem muss sichergestellt sein, dass Anwohnende und Gewerbetreibende in diesen Zonen eine Anwohnerparkkarte lösen können.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Die Zentrumszonendefinition scheint uns willkürlich. Diese sollte auf das Stadtzentrum beschränkt sein und ausserhalb sind Blaue Zonen vorzusehen.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A. Die Definition ist nicht hilfreich: es gibt den engeren Ring (Altstadtperimeter, oben) ohne oberirdische Parkierung und den etwas weiter gefassten Ring gemäss Plan Innenstadt. So oberirdische Parkplätze zugelassen werden sollen, können in dem Bereich zwischen Altstadtperimeter und Zentrumszone Innenstadt auch Benutzungsgebühren erhoben werden. Das Regime Blaue Zone (1 Stunde) kann allerdings gerade so zielführend sein. Wo sich die einstündige Parkierdauer als zu kurz erweist, kann auch gebührenpflichtiges Parkieren zugelassen werden. Es ist im Auge zu behalten, dass im Bereich des gebührenpflichtigen Parkierens Langzeitparkieren nur in der Nacht, d.h. wenn an sich gebührenfrei parkiert werden kann, zulässig sein kann.			
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

b) Zentrumszone Neuhegi
Art. 5 Abs. 1 lit. b und Anhang 2 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Bezüglich Kontroll- und Benutzungsgebühr soll auch hier die 60-Minuten Regelung gelten. Erst ab 60 Minuten sind auch Benutzungsgebühren zu erheben.		
SVP	Wir akzeptieren dies in der Zentrumszone Altstadt. Neuhegi ist in diesem Kontext nicht als Zentrumszone zu betrachten und soll höchstens wie ein Quartierzentrum behandelt werden.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Neuhegi ist nicht als Zentrumszone zu betrachten und soll als Quartierzentrum mit massiv reduziertem Perimeter behandelt werden.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Bezüglich Kontroll- und Benutzungsgebühr soll auch hier die 60-Minuten Regelung gelten. Erst ab 60 Minuten sind auch Benutzungsgebühren zu erheben.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Das Langzeitparkieren kann über Blaue Zonen verhindert werden. Das reine gebührenpflichtige Parkieren führt zu einer Verdrängung der Kurzparkierer aus den Zentren, in die Bereiche, die für Anwohnende gedacht. Zudem muss sichergestellt sein, dass Anwohnende und Gewerbetreibende in diesen Zonen eine Anwohnerparkkarte lösen können.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Blaue Zone.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	Verzicht auf Stellungnahme.		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Quartierzone, keine Zentrumszone.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

7. Sind Sie einverstanden mit der Festlegung der Grenzen der vier Quartierzentren (wo für das Parkieren auf öffentlichem Grund Kontroll- und ab 30 Minuten auch Benutzungsgebühren verlangt werden können - aber auch bloss zeitlich beschränktes Parkieren «Blaue Zone» möglich ist)?

a) Quartierzentrum Töss

Art. 5 Abs. 1 lit. c und Anhang 3 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass die Grenzen bei den Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen weiter gefasst werden sollten. Als Beispiel eines weiteren Perimeters kann Oberwinterthur dienen. Die Grenzziehung sollte entlang von Strassen erfolgen und nicht entlang von Parzellen.		
Wintimobil	Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass die Grenzen bei den Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen weiter gefasst werden sollten. Als Beispiel eines weiteren Perimeters kann Oberwinterthur dienen. Die Grenzziehung sollte entlang von Strassen erfolgen und nicht entlang von Parzellen.		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Blaue Zone ist ok, die Benutzungsgebühren sollen aber erst ab 60 Minuten erhoben werden.		
SVP	Wir unterstützen zwar die Einführung der vier Quartierzentren (plus Neuhegi wie von uns gefordert), aber die entsprechenden Grenzen sind zu weit gefasst und müssen adäquat verkleinert werden.		
EDU	Die Grenzen sind viel zu grosszügig ausgelegt. Gerade in Oberwinterthur ist diese auf den Bereich mit Geschäften zu beschränken. Entspricht in etwa der Römerstrasse von der Talackerstrasse bis zum Römertor.		
CVP Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Auch wenn die Grenzen mehr als grosszügig gelegt sind. Wir sehen viele Strassen, die nicht mehr wirklich zu den Zentren gehören und wo Anwohnende keine Dauerparkmöglichkeit mehr vor Ihrer Liegenschaft haben werden. Diese Situation ist zu verhindern und Parkgebühren sind nur dort einzuführen wo keine Anwohnende auf Parkmöglichkeiten angewiesen sind.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Blaue Zone ist ok, die Benutzungsgebühren sollen aber erst ab 60 Minuten erhoben werden.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Die Ausweitung der gebührenpflichtigen Parkplätze bedeutet ein Standortnachteil und führt zu einem Druck auf die Parkierungszonen ausserhalb der Quartierzonen und somit auf Parkplätze für Anwohnende.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Nur Blaue Zone.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	Verzicht auf Stellungnahme.		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Wesentlich: «können», meist dürfte das Regime Blaue Zone 1 Stunde genügen (vgl. Antwort zu Frage 3).		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

b) Quartierzentrum Wülflingen
Art. 5 Abs. 1 lit. d und Anhang 4 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass die Grenzen bei den Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen weiter gefasst werden sollten. Als Beispiel eines weiteren Perimeters kann Oberwinterthur dienen. Die Grenzziehung sollte entlang von Strassen erfolgen und nicht entlang von Parzellen.		
Wintimobil	Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass die Grenzen bei den Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen weiter gefasst werden sollten. Als Beispiel eines weiteren Perimeters kann Oberwinterthur dienen. Die Grenzziehung sollte entlang von Strassen erfolgen und nicht entlang von Parzellen.		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Blaue Zone ist ok, die Benutzungsgebühren sollen aber erst ab 60 Minuten erhoben werden.		
SVP	Wir unterstützen zwar die Einführung der vier Quartierzentren (plus Neuhegi wie von uns gefordert), aber die entsprechenden Grenzen sind zu weit gefasst und müssen adäquat verkleinert werden.		
EDU	Die Grenzen sind viel zu grosszügig ausgelegt. Gerade in Oberwinterthur ist diese auf den Bereich mit Geschäften zu beschränken. Entspricht in etwa der Römerstrasse von der Talackerstrasse bis zum Römertor.		
CVP Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Auch wenn die Grenzen mehr als grosszügig gelegt sind. Wir sehen viele Strassen, die nicht mehr wirklich zu den Zentren gehören und wo Anwohnende keine Dauerparkmöglichkeit mehr vor Ihrer Liegenschaft haben werden. Diese Situation ist zu verhindern und Parkgebühren sind nur dort einzuführen wo keine Anwohnende auf Parkmöglichkeiten angewiesen sind.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Blaue Zone ist ok, die Benutzungsgebühren sollen aber erst ab 60 Minuten erhoben werden.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Die Ausweitung der gebührenpflichtigen Parkplätze bedeutet ein Standortnachteil und führt zu einem Druck auf die Parkierungszonen ausserhalb der Quartierzonen und somit auf Parkplätze für Anwohnende.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Nur Blaue Zone.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	Verzicht auf Stellungnahme.		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Wesentlich: «können», meist dürfte das Regime Blaue Zone 1 Stunde genügen (vgl. Antwort zu Frage 3).		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

c) Quartierzentrum Seen
Art. 5 Abs. 1 lit. e und Anhang 5 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass die Grenzen bei den Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen weiter gefasst werden sollten. Als Beispiel eines weiteren Perimeters kann Oberwinterthur dienen. Die Grenzziehung sollte entlang von Strassen erfolgen und nicht entlang von Parzellen.		
Wintimobil	Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass die Grenzen bei den Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen weiter gefasst werden sollten. Als Beispiel eines weiteren Perimeters kann Oberwinterthur dienen. Die Grenzziehung sollte entlang von Strassen erfolgen und nicht entlang von Parzellen.		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Blaue Zone ist ok, die Benutzungsgebühren sollen aber erst ab 60 Minuten erhoben werden.		
SVP	Wir unterstützen zwar die Einführung der vier Quartierzentren (plus Neuhegi wie von uns gefordert), aber die entsprechenden Grenzen sind zu weit gefasst und müssen adäquat verkleinert werden.		
EDU	Die Grenzen sind viel zu grosszügig ausgelegt. Gerade in Oberwinterthur ist diese auf den Bereich mit Geschäften zu beschränken. Entspricht in etwa der Römerstrasse von der Talackerstrasse bis zum Römertor.		
CVP Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Auch wenn die Grenzen mehr als grosszügig gelegt sind. Wir sehen viele Strassen, die nicht mehr wirklich zu den Zentren gehören und wo Anwohnende keine Dauerparkmöglichkeit mehr vor Ihrer Liegenschaft haben werden. Diese Situation ist zu verhindern und Parkgebühren sind nur dort einzuführen wo keine Anwohnende auf Parkmöglichkeiten angewiesen sind.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Blaue Zone ist ok, die Benutzungsgebühren sollen aber erst ab 60 Minuten erhoben werden.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Die Ausweitung der gebührenpflichtigen Parkplätze bedeutet ein Standortnachteil und führt zu einem Druck auf die Parkierungszonen ausserhalb der Quartierzonen und somit auf Parkplätze für Anwohnende.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Nur Blaue Zone.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	Verzicht auf Stellungnahme.		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Wesentlich: «können», meist dürfte das Regime Blaue Zone 1 Stunde genügen (vgl. Antwort zu Frage 3).		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

d) Quartierzentrum Oberwinterthur
Art. 5 Abs. 1 lit. f und Anhang 6 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Blaue Zone ist ok, die Benutzungsgebühren sollen aber erst ab 60 Minuten erhoben werden.		
SVP	Wir unterstützen zwar die Einführung der vier Quartierzentren (plus Neuhegi wie von uns gefordert), aber die entsprechenden Grenzen sind zu weit gefasst und müssen adäquat verkleinert werden.		
EDU	Die Grenzen sind viel zu grosszügig ausgelegt. Gerade in Oberwinterthur ist diese auf den Bereich mit Geschäften zu beschränken. Entspricht in etwa der Römerstrasse von der Talackerstrasse bis zum Römertor.		
CVP Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Auch wenn die Grenzen mehr als grosszügig gelegt sind. Wir sehen viele Strassen, die nicht mehr wirklich zu den Zentren gehören und wo Anwohnende keine Dauerparkmöglichkeit mehr vor Ihrer Liegenschaft haben werden. Diese Situation ist zu verhindern und Parkgebühren sind nur dort einzuführen wo keine Anwohnende auf Parkmöglichkeiten angewiesen sind.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Blaue Zone ist ok, die Benutzungsgebühren sollen aber erst ab 60 Minuten erhoben werden.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Die Ausweitung der gebührenpflichtigen Parkplätze bedeutet ein Standortnachteil und führt zu einem Druck auf die Parkierungszonen ausserhalb der Quartierzonen und somit auf Parkplätze für Anwohnende.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Nur Blaue Zone.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	Verzicht auf Stellungnahme.		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Wesentlich: «können», meist dürfte das Regime Blaue Zone 1 Stunde genügen (vgl. Antwort zu Frage 3).		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

8. Befürworten Sie, dass der Stadtrat für das längerfristige Parkieren an speziellen Zielorten je nach der konkreten Situation neben der Kontroll- auch eine Benutzungsgebühr festlegen kann?

Art. 6 Abs. 3 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	--		
SVP	Unter dem Vorbehalt, dass in der Verordnung die «speziellen Zielorte» genau spezifiziert und definiert werden. Einem Blankoscheck zuhanden des Stadtrates werden wir nicht zustimmen.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Wir erwarten aber, dass in der Verordnung die «speziellen Zielorte» definiert und abschliessend aufgezählt werden. Nur so weiss man, wozu man seine Zustimmung gibt.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	--		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Im Rahmen der maximalen Festlegungen des GGR (Frage 3)		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Es ist unklar, was unter speziellen Zielorten zu verstehen ist. Beim Bruderhaus wäre eine Benutzungsgebühr aber seit langem angebracht!		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Es stellt sich die Frage, welche Zielsetzung der Stadtrat verfolgt: Erfordert die Bereitstellung der Parkplätze Mittel, die mit diesen Gebühren beschafft werden sollen? Dann ja. Geht es um die Kontrolle der Parkierzeit, kann diese auch mit dem Regime der Blauen Zone durchgeführt werden. Es geht vor allem auch um die Wirtschaftlichkeit des Gebühren- und Kontrollsystems.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

9. Neu soll das Parkieren von allen Motorfahrzeugen für gebührenpflichtig erklärt werden. Ausnahmen - wie im bisherigen Art. 2 Abs. 2 VgP «Motorfahräder» - sollen nicht mehr einzeln in der Verordnung aufgeführt werden. Vielmehr soll der Stadtrat ermächtigt werden, einzelne Kategorien von Motorfahrzeugen von der Gebührenpflicht auszunehmen, um so flexibel auf die weitere Entwicklung reagieren zu können. Sind Sie mit einer solchen Regelung einverstanden?

Art. 7 Abs. 2 E-VgP in Verbindung mit Art. 2 Abs. 2 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	Bei der Aufhebung der Gebührenpflicht für einzelne Kategorien von Motorfahrzeugen sollen die Höhe der CO2 Emissionen pro km eine Rolle spielen.		
Wintimobil	Bei der Aufhebung der Gebührenpflicht für einzelne Kategorien von Motorfahrzeugen sollen die Höhe der CO2 Emissionen pro km eine Rolle spielen.		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	--		
SVP	Motorräder als gute und effiziente Variante zum Personwagen sollen weiterhin explizit ausgenommen sein. Zudem sind die Ausnahmen abschliessend in der Verordnung zu regeln und dem Stadtrat sind keine Kompetenzen zu übertragen.		
EDU	«Motorfahräder» - sollen nicht mehr einzeln in der Verordnung aufgeführt werden. Vielmehr soll der Stadtrat ermächtigt werden, einzelne Kategorien von Motorfahrzeugen von der Gebührenpflicht auszunehmen, um so flexibel auf die weitere Entwicklung reagieren zu können.		
Winterthur: agil – mobil CVP HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Motorräder sollen weiterhin explizit ausgenommen sein. Zudem sollen auch weitere Ausnahmen möglich und namentlich in der Verordnung erwähnt sein.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Allerdings ist zu erwarten, dass der Stadtrat keine Ausnahmen machen wird. In Anbetracht dessen, dass die Bedeutung von Motorfahrzeugen sinkt, ist die Neuregelung vertretbar.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Keine explizite Haltung.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Alle Fahrzeuge die schneller als 45 km/h fahren sollten ausgenommen werden.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Für Zweiradfahrzeuge sollen keine Gebühren erhoben werden. Zweiradfahrzeuge - auch motorisierte - sind im Vergleich mit den Motorwagen in allen Bereichen (Platzbedarf in Verkehr und beim Parkieren, Verbrauch, Co2 - Ausstoss) am Effizientesten. Indem man diesen Fahrzeugen etwas mehr Freiheit lässt, belohnt man deren Nutzer gewissermassen. Dazu kommt: Man muss nicht alles immer komplizierter machen als nötig.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

B. Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (PBZ)

1. Sind Sie damit einverstanden, dass – entsprechend der bisherigen Praxis – Einwohnerinnen und Einwohner sowie Betriebe, deren Wohnsitz oder Betriebsdomizil in einer Zentrumszone gemäss Art. 5 VgP liegt (in denen es künftig ausschliesslich monetär bewirtschaftete Parkfelder geben soll), eine Parkierungsbewilligung für das zeitlich unbeschränkte Parkieren in einem benachbarten Gebiet mit Anwohnerbevorzugung beziehen können?
Art. 3 Abs. 2 lit. a E-PBZ

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	Im Grundsatz stimmen wir dem zu, aber die Grundlage für den Bezug einer Parkierungsbewilligung muss eine andere sein. In Art. 3 Abs.1 wird festgelegt, dass für jeden auf einen Namen und Winterthurer Adresse eingelösten leichten Motorwagen eine Parkierungsbewilligung bezogen werden kann. Diesen Grundsatz lehnen wir entschieden ab. Wir beantragen, dass Art. 3 neu formuliert wird. Grundsätzlich soll die Anzahl Parkplätze gemäss PPVO für eine Liegenschaft als Bezugsgrösse für die Parkierungsbewilligungen dienen. Die maximale Anzahl an Parkplätzen richtet sich nach dem Reduktionsgebiet und den Festlegungen in der PPVO. Sie können auf der Parzelle liegen oder auf dem öffentlichen Grund. In letzterem Fall kann eine Parkierungsbewilligung bezogen werden. Die auf einen Namen eingelösten leichten Motorfahrzeuge spielen keine Rolle. Ein Formulierungsvorschlag liegt bei Grüne Partei).		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	--		
SVP	--		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	--		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	--		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Dies sollte in der betreffenden Zentrumszone möglich sein. Ein Standortnachteil und eine 'Verdichtung' der PP-Nutzer in Wohngebieten soll verhindert werden.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	--		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Dadurch werden die angrenzenden Quartiere unnötig belastet, sowohl durch den Parksuchverkehr wie auch dadurch, dass die Parkplätze für die effektiven Anwohnenden knapp werden. Im Zentrum gibt es Mietparkplätze für die Anwohnenden und Geschäftsleute, allenfalls sind diese zu vermehren.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

2. Befürworten Sie, dass – der heutigen Praxis entsprechend – ausdrücklich festgelegt wird, dass berechnigte Personen und Betriebe für Besuchende und Kundschaft Tagesbewilligungen beziehen können?

Art. 3 Abs. 3 E-PBZ

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	Kunden und Besucher, die einen ganzen Tag bleiben, sollen nicht in blauen Zonen parken. Dafür gibt es Parkhäuser. Blaue Zonen sind für höhere Frequenzen frei zu halten.		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	--		
SVP	Aber unter dem Vorbehalt, dass für den Erwerb der Bewilligung eine einfache, für den Benutzer kostenlose elektronische Lösung (Standard-App, keine Eigenentwicklung) vorliegt. Erst dann darf das Regime eingeführt werden.		
EDU	Dieser Bereich ist neu zu regeln. Es soll allen offenstehen, ihr Fahrzeug in Winterthur abzustellen, und über eine kostenlose elektronische Lösung für eine beliebige Zeit eine Parkbewilligung zu kaufen. Es kann nicht sein, dass der Gastgeber sich darum kümmern muss. Es ist vorstellbar, dass man zum Beispiel 4-Stunden- oder Tagesbewilligungen kaufen kann.		
CVP Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Unbedingt. Diese Bewilligungen müssen aber zwingend durch eine einfache, für den Benutzer kostenlose, elektronische Lösung möglich sein. Diese Möglichkeit ist so schnell wie möglich, auch unabhängig von der weiteren Bearbeitung dieser Verordnung umzusetzen.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	--		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	--		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Zum bisherigen Preis!		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	Der Bezug der Tagesbewilligungen sollte mit so wenig administrativem Aufwand verbunden sein wie möglich (evtl. auch Online).		
U.A.	Aber nur in der Zone, in der sie jemanden besuchen.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

3. Gemäss bisheriger Praxis erhalten Gewerbetreibende, welche im Auftrag von Anwohnenden oder ansässigen Betrieben regelmässig Dienstleistungen erbringen, für die sie zwingend auf ein Fahrzeug angewiesen sind (bspw. Werkstattwagen), eine Parkierungsbewilligung für alle Gebiete mit Anwohnerbevorzugung. Sind Sie damit einverstanden, dass diese bewährte Praxis in der Verordnung verankert wird?

Art. 4 E-PBZ

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Die Gewerbebewilligung macht Sinn. Allerdings wird die Gebührensteigerung viel zu hoch veranschlagt.		
SVP	Der Begriff «regelmässig» ist zu streichen, da dies zu willkürlicher Behandlung führt. Ganz grundsätzlich sind dem Gewerbe und den ansässigen Betrieben die Bewilligungen sehr grosszügig und ohne Bürokratische Hürden zu erteilen.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Der Begriff «regelmässig» durch «wiederholt» zu ersetzen oder ganz zu streichen. Im Sinne der Arbeitsplatzförderung sind dem ansässigen Gewerbe Bewilligungen sehr grosszügig und ohne Bürokratische Hürden zu erteilen.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Die Gewerbebewilligung macht Sinn. Allerdings wird die Gebührensteigerung viel zu hoch veranschlagt.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	--		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	--		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Allerdings mit Einschränkungen auch in der Praxis, was «zwingend» anbelangt. Nur weil man allenfalls noch einen Schraubenzieher braucht, kann man den «Werkstattwagen» nicht tagelang stehen lassen, wie nach angeblich «bewährter Praxis».		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

4. Macht es aus Ihrer Sicht Sinn, dass in besonderen Fällen, bspw. wenn eine Person gleich mehrere Fahrzeuge besitzt, die Anzahl Bewilligungen pro Berechtigtem / Berechtigter beschränkt werden kann?

Art. 6 E-PBZ

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	Im Grundsatz stimmen wir dem zu, aber die Grundlage für den Bezug einer Parkierungsbewilligung muss eine andere sein. In Art. 3 Abs.1 wird festgelegt, dass für jeden auf einen Namen und Winterthurer Adresse eingelösten leichten Motorwagen eine Parkierungsbewilligung bezogen werden kann. Diesen Grundsatz lehnen wir entschieden ab. Wir beantragen, dass Art. 3 neu formuliert wird. Grundsätzlich soll die Anzahl Parkplätze gemäss PPVO für eine Liegenschaft als Bezugsgrösse für die Parkierungsbewilligungen dienen. Die maximale Anzahl an Parkplätzen richtet sich nach dem Reduktionsgebiet und den Festlegungen in der PPVO. Sie können auf der Parzelle liegen oder auf dem öffentlichen Grund. In letzterem Fall kann eine Parkierungsbewilligung bezogen werden. Die auf einen Namen eingelösten leichten Motorfahrzeuge spielen keine Rolle. Ein Formulierungsvorschlag liegt bei Grüne Partei).		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Mit der Einschränkung der Anzahl Bewilligungen soll sehr zurückhaltend und nur in klar missbräuchlichen Fällen umgegangen werden.		
SVP	Wir sehen keinerlei Nutzen für eine solche Einschränkung. Im Gegenteil, diese Einschränkung erhöht unnötigerweise den Verwaltungsaufwand und führt zur willkürlichen Behandlung.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Auf keinen Fall. Das ist ein Eingriff in das persönliche Eigentumsrecht und es dürfte sich hier um Einzelfälle handeln, für die es nicht eine eigene besondere Regelung braucht.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Mit der Einschränkung der Anzahl Bewilligungen soll sehr zurückhaltend und nur in klar missbräuchlichen Fällen umgegangen werden.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	--		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	--		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A. Für mehrere Fahrzeuge kann eine Bewilligung ausgestellt werden, die allerdings gleichzeitig nur mit einem Fahrzeug benutzt werden kann (Wechselschildprinzip). Werden mehrere Fahrzeuge gleichzeitig benutzt, ist für jedes einzelne Fahrzeug eine eigene Bewilligung einzuholen. Eine Steuerung über die Anzahl Bewilligungen pro Betrieb macht bei Einhaltung der Vorschriften für jedes einzelne Fahrzeug keinen Sinn. Auf jeden Fall soll kein Rabatt gewährt werden. Dieser ist nicht einsichtig. Wenn Familie X. 10 Fahrzeuge auf gebührenpflichtigen Parkplätzen abstellt, bekommt sie auch keinen Rabatt.			
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

5. Sind Sie mit der Regelung einverstanden, wonach der Grosse Gemeinderat einen Gebührenrahmen für die verschiedenen Parkierungsbewilligungen setzt, in dessen Bandbreite der Stadtrat die einzelnen Gebühren festlegt und der weiteren Entwicklung folgend flexibel anpassen kann?

Art. 9 Abs. 2 und Abs. 3 sowie Art. 10 E-PBZ

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	--		
SVP	Der Grosse Gemeinderat als Legislative soll im Rahmen der Verordnung die konkreten Gebühren festlegen. Dem Stadtrat sind in dieser Sache keine Kompetenzen zuzuweisen.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Der Grosse Gemeinderat als Legislative soll im Rahmen der Verordnung die konkreten Gebühren festlegen. Die Höhe der Gebühren soll sich am Vernehmlassungsvorschlag orientieren, aber keinesfalls den Spielraum voll ausschöpfen. Wir erachten eine Gebühr von 1.- pro 30 Minuten in der Zentrumszone als angemessen (also 2.- pro Stunde und 4.- pro 2 Stunden).		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Die Festlegung des Gebührenrahmens durch den Grossen Gemeinderat wird zur Folge haben, dass dieser übermässig verpolitisiert wird.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Dies darf aber nicht zu einer Erhöhung führen, denn insbesondere Genossenschaftsbewohnende sind nicht in der Lage, Mehrkosten zu verkraften. Zudem steigt bei einer Gebührenerhöhung auch der Druck auf die privaten Parkplätze, die nicht existieren oder nicht bewilligt werden. Beispielhafte Quartiere sind Wolfbühl oder Grabenacker.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Mit fakultativem Referendum.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Die Gebühren sind abschliessend vom Gemeinderat festzulegen und zwar für alle Arte von Parkplätzen. Die Flexibilität des Stadtrates in diesem Bereich wäre wohl fremdgesteuert, entweder weil er mehr Geld kassieren will, oder weil er von aussen unter Druck gerät. Beides gilt es zu vermeiden.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass Anwohnenden und ansässigen Betrieben, die bereits vergleichsweise hohe Gebühren für das nächtliche Dauerparkieren zahlen, die Bewilligung zum tagsüber unbeschränkten Parkieren in der Blauen Zone zu einem reduzierten Tarif abgegeben wird?
Art. 9 Abs. 2 lit. b E-PBZ

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	--		
SVP	--		
EDU	Die Unterscheidung zwischen nächtlichem Dauerparkieren und der Bewilligung zum unbeschränkten Parkieren tagsüber ist abzuschaffen. Eine Bewilligung für beides reduziert den administrativen Aufwand.		
CVP Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Das ist ein sehr wichtiger Punkt, denn die Nachtparkgebühren sind bereits jetzt an der obersten vertretbaren Grenze und auch im schweizweiten Vergleich sehr hoch.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	--		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	--		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	--		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Der Kombitarif ist sinnvoll. Ohnehin ist kaum vorstellbar, dass jemand nur nachts ein Fahrzeug auf der Strasse abstellen muss bzw. will.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass dem Stadtrat die Kompetenz eingeräumt wird, andere Formen der Parkierungsberechtigung als eine Parkkarte einzuführen?
Art. 15 Abs. 2 E-PBZ

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Im Zeitalter fortschreitender Digitalisierung müssen neue Möglichkeiten geprüft und angewendet werden können.		
SVP CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Dies ist aus unserer Sicht sogar zwingende Voraussetzung für alle Anpassungen im Rahmen dieser Revision. Ohne eine moderne, einfache, elektronische Lösung (Parkier-App) darf der Stadtrat die vorgeschlagenen Anpassungen am gesamten Parkierregime noch nicht umsetzen. Zudem haben die anderen Formen der Parkierungsberechtigung kostenneutral auszufallen, dürfen den Verwaltungsaufwand nicht erhöhen und für die Nutzer muss die neue Lösung zwingend einfacher und weniger aufwändig sein.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Im Zeitalter fortschreitender Digitalisierung müssen neue Möglichkeiten geprüft und angewendet werden können.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	--		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	--		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Der Stadtrat ist zu beauftragen, ein elektronisches System für das gesamte Parkieren in der Stadt einzuführen. Erst wenn er dies fertig gebracht hat, sollen die neuen Vorschriften in Kraft treten.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

8. Befürworten Sie, dass die rechtlichen Grundlagen für eine kombinierte Bewilligung Anwohnerbevorzugung/Nachtparkieren geschaffen wird?
Art. 15 Abs. 2 E-PBZ (s. auch Art. 5 Abs. 3 E-NPV)

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	--		
SVP	--		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Dies wäre auch ein weiterer Vorteil, den eine Zusammenfassung der 3 Verordnungen in eine einzige Verordnung hätte.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	--		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	--		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	--		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	--		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

C. Nachtparkierverordnung (NPV)

1. Sind Sie mit der Regelung einverstanden, dass der Grosse Gemeinderat auch für Bewilligungen zum Nachtparkieren einen Gebührenrahmen setzt, in dessen Bandbreite der Stadtrat die einzelnen Gebühren festlegt und demnach flexibel anpassen kann? Art. 6 E-NPV

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	--		
SVP	Der Grosse Gemeinderat als Legislative soll im Rahmen der Verordnung die konkreten Gebühren festlegen. Dem Stadtrat sind in dieser Sache keine Kompetenzen zuzuweisen.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Der Grosse Gemeinderat als Legislative soll im Rahmen der Verordnung die konkreten Gebühren festlegen. Die Gebühren für Nachtparkieren dürfen aber keinesfalls mehr höher ausfallen als aktuell.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Es besteht auch hier die Gefahr, dass die Gebührenfestsetzung übermässig verpolitisiert wird, wenn der Gemeinderat diese vornimmt.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Dies darf aber nicht zu einer Erhöhung führen, denn insbesondere Genossenschaftsbewohnende sind nicht in der Lage, Mehrkosten zu verkraften. Zudem steigt bei einer Gebührenerhöhung auch der Druck auf die privaten Parkplätze, die nicht existieren oder nicht bewilligt werden. Beispielhafte Quartiere sind Wolfbühl oder Grabenacker.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Der Tarif sollte fix sein.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Die Tarife sind vom Parlament festzulegen. Die Gebühren sind abschliessend vom Gemeinderat festzulegen und zwar für alle Arte von Parkplätzen. Die Flexibilität des Stadtrates in diesem Bereich wäre wohl fremdgesteuert, entweder weil er mehr Geld kassieren will, oder weil er von aussen unter Druck gerät. Beides gilt es zu vermeiden.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

2. Sind Sie damit einverstanden, dass die Durchführung von Kontrollaufgaben (nicht die Ahndung allfälliger Verstösse) an geeignete Dritte übertragen werden kann? Art. 7 Abs. 2 E-NPV

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Die Entlastung der Stadtpolizei durch geeignete Dritte in dieser Hinsicht ist begrüssenswert.		
SVP	Die Kontrollaufgaben sind nach wie vor der Stadtpolizei Winterthur zu übertragen und durch diese durchzuführen. Neben der erforderlichen Unabhängigkeit und Rechtmässigkeit durch deren Status als Polizistinnen und Polizisten dienen diese nächtlichen Kontrollfahrten durch die Quartiere auch der präventiven Sicherheit.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Aber nur wenn die Kosten für die Kontrolle damit klar reduziert werden können. Kontroll-Aufgaben sind polizeiliche Hoheitsaufgaben und es ist daher eine grosse Vorsicht bei der Vergabe zu geben.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Die Entlastung der Stadtpolizei durch geeignete Dritte in dieser Hinsicht ist begrüssenswert.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Keine explizite Haltung.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	--		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	--		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

A2 Textvorschlag von U.A. für eine gemeinsame Verordnung

Verordnung über das Parkieren auf öffentlichem Grund und auf Grundstücken im Verwaltungsvermögen

Gestützt auf Art. 28 Abs. 1 Ziff. 6 der Gemeindeordnung vom 26. November 1989 erlässt der Grosse Gemeinderat die folgende Verordnung:

Art. 1 Zweck und Geltungsbereich

1 Diese Verordnung regelt das Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund in der Stadt Winterthur, soweit die Gemeinde befugt ist, generelle Vorschriften zu erlassen, sowie auf Liegenschaften im Verwaltungsvermögen.

2 Parkplätze in öffentlichen oder privaten Parkhäusern, Anlagen für das Abstellen von Fahrrädern und Park- und Ride-Anlagen des öffentlichen Verkehrs unterstehen nicht dieser Verordnung.

Art. 2 Vorbehalt übergeordneten Rechts

Die hier aufgeführten Regelungen und Bewilligungen gelten nur bei gleichzeitiger Einhaltung aller Regeln des eidgenössischen und kantonalen Rechts durch die Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker und die Halterinnen und Halter der Fahrzeuge.

Art. 3 Begriffe

1 Fahrrad im Sinne dieser Verordnung ist jedes zweirädrige Fahrzeug ohne eigenen Antrieb oder mit Tretunterstützung. Den Fahrrädern gleichgestellt sind für diese bestimmte Anhänger.

2 Motorfahrzeug im Sinn dieser Verordnung ist jedes andere Strassenfahrzeug mit eigenem Antrieb. Den Motorfahrzeugen gleichgestellt sind für diese bestimmte Anhänger.

3 Gebührenpflichtige Parkplätze sind diejenigen signalisierten Abstellflächen auf öffentlichem Grund, auf denen das Parkieren während der Betriebszeit nur gegen eine zu entrichtende Gebühr gestattet ist.

4 Kontrollgebühr ist das Entgelt für die Bereitstellung der gebührenpflichtigen Parkplätze, die Wartung der Parkuhren und die Überwachung der Parkzeitbeschränkung.

5 Benutzungsgebühr ist das Entgelt für die Benutzung des öffentlichen Grundes im Rahmen des gesteigerten Gemeindegebrauchs.

6 Als Anwohnende gelten natürliche und juristische Personen, die in einem bestimmten Rayon ihren Wohnsitz bzw. Sitz angemeldet haben.

7 Langzeitparkieren ist das regelmässige Abstellen von Fahrzeugen während der Nacht und das zeitlich unbeschränkte Abstellen von Fahrzeugen in einer Blauen Zone.

Art. 4 Grundsatz

1 Auf dem Gebiet der Stadt Winterthur ist das Parkieren nur mit Parkscheibe (Blaue Zone) oder gegen Entrichtung einer Parkgebühr gestattet.

2 Ausgenommen von der Regelung ist der öffentliche Grund in den Aussenwachen Eidberg, Lantig, Neuburg, Ricketwil und Stadel.

3 Der Stadtrat kann weitere Zonen bestimmen, die von der Regelung ausgenommen sind.

4 Parkplätze auf Grundstücken im Verwaltungsvermögen sind auf dem ganzen Stadtgebiet gebührenpflichtig.

5 Soweit nicht anderweitig signalisiert, gilt die beschränkte Parkzeit in der Blauen Zone werktags zwischen 08.00 und 19.00 Uhr für 3 Stunden.

6 Vorbehalten bleiben signalisierte abweichende Regelungen für die Blaue Zone und für die als gebührenpflichtig signalisierten Parkplätze sowie die Regelungen der Strassenverkehrsgesetzgebung für gehbehinderte Personen.¹

Art. 5 Ein- und Aussteigenlassen sowie Güterumschlag

1 Soweit nicht ausdrücklich abweichend signalisiert, ist das Ein- und Aussteigenlassen sowie der ununterbrochene Güterumschlag auch in der Blauen Zone und auf gebührenpflichtigen Parkplätzen ohne Bedienen der Parkscheibe oder das Bezahlen von Gebühren gestattet.

2 Dauert der Güterumschlag voraussichtlich mehr als 15 Minuten, ist die Ankunftszeit mittels Parkscheibe zu dokumentieren.

Art. 6 Gebührenfreies Parkieren

Für korrekt abgestellte Fahrräder, Motorfahrräder, Motorräder und fahrzeugähnliche Geräte wird für das Parkieren keine Gebühr erhoben.

Art. 7 Gebührenpflichtiges Parkieren

1 In den Zentrumszonen und wo dies entsprechend signalisiert ist, ist das Parkieren von Motorwagen gebührenpflichtig.

2 Die Pläne der Zentrumszonen sind in Anhängen zu dieser Verordnung festgelegt.

3 Wo auf den Plänen Strassen oder Plätze als Grenze markiert sind, gehören diese zur betreffenden Zone.

4 Die Gebühren setzen sich aus der Kontrollgebühr für bis zu 30 Minuten Parkierungsdauer und der Benutzungsgebühr für die 30 Minuten überschreitende Zeit zusammen.

5 Auf Parkplätzen im Verwaltungsvermögen und auf Schularealen wird keine Kontrollgebühr erhoben.

6 Die Gebühr ist im Voraus für die ganze Gültigkeitsdauer zu entrichten.

7 Die Parkierbewilligung oder das Zahlen einer Langzeitparkierbewilligung gibt keinen Anspruch auf einen Parkplatz.

Art. 8 Langzeitparkieren im Allgemeinen

1 Das Langzeitparkieren ist auf dem ganzen Gebiet der Stadt Winterthur gebühren- und bewilligungspflichtig.

2 Es wird unterschieden zwischen zeitlich unbeschränkter Parkierung in Blauen Zonen als Langzeitparkieren sowie Langzeitparkieren während der Nacht (Nachtparkieren).

3 Der Stadtrat legt die Zonen fest, innerhalb der die Bewilligung für das Langzeitparkieren gültig ist.

4. Bewilligungen werden nur auf begründetes Gesuch erteilt. Es ist Sache der Gesuchstellenden, die Berechtigung mit geeigneten Beweismitteln zu belegen.

5 Keine Bewilligung für Langzeitparkieren erhalten Anwohnende, welche in Liegenschaften domiziliert sind, für die die minimal erforderliche Parkplatzzahl herabgesetzt wurde.

6 Anwohnende im Altstadtkern erhalten nur eine Bewilligung für Langzeitparkieren, wenn sie nachweisen, dass sie nicht anderweitig einen Parkplatz kaufen oder mieten konnten.

¹ SR 741.11, Art. 20a VRV

Art. 9 Langzeitparkieren in Blauen Zonen durch Anwohnende und Besucher

Langzeitparkierbewilligungen für die Blaue Zone erhalten:

- a) Anwohnende für jedes auf ihren Namen und ihr an dieser Adresse eingelöste Motorfahrzeug für die der Adresse entsprechende Zone (Langzeitparkierbewilligung Anwohnende Blaue Zone X).
- b) Einwohnerinnen und Einwohner von Winterthur mit Wohnsitz ausserhalb der Blauen Zone ohne ausreichenden Anschluss an den öffentlichen Verkehr für eine ihnen zugewiesene Zone (Langzeitparkierbewilligung Blaue Zone X).
- c) Anwohnende für ihren Besuch oder ihre Kundschaft für einen bestimmten Tag (Langzeitparkierbewilligung Blaue Zone Gast/Kunde für den <Datum>).

Art. 10 Langzeitparkieren in Blauen Zonen für Gewerbetreibende

1 Gewerbliche Dienstleister im Auftrag von Anwohnenden erhalten für leichte Motorwagen und allenfalls Anhänger eine Parkierbewilligung, die entweder für einzelne Gebiete mit Anwohnerbevorzugung oder stadtweit gilt (Langzeitparkierbewilligung Blaue Zone X, Y bzw. ganzes Stadtgebiet Gewerbebetrieb).

2 Die Parkierbewilligungen werden nur für Fahrzeuge erteilt, die unmittelbar gewerblichen Zwecken dienen. Die Fahrzeuge müssen mit einer Werkstatteinrichtung ausgerüstet sein oder hauptsächlich zum Transport von Materialien und Werkzeugen verwendet werden, die keinen Güterumschlag zulassen.

3 Die Langzeitparkierbewilligung darf nur für die Dauer der effektiven gewerblichen Tätigkeit eingesetzt werden. Die Ankunftszeit ist mittels Parkscheibe zu dokumentieren. Parkierbewilligung, Parkscheibe und eine Kontaktmöglichkeit zum Erreichen der das Fahrzeug lenkenden Person sind gut sichtbar im Fahrzeug anzubringen.

Art. 11 Langzeitparkierbewilligungen auf Verwaltungsliegenschaften und auf Schularealen

1 Das Parkieren auf Verwaltungsliegenschaften und Schularealen ist immer bewilligungs- und gebührenpflichtig.

2 Mitarbeitende der Verwaltung können ein Gesuch auf Erteilen einer Bewilligung stellen. Behinderte und Mitarbeitende mit Wohnort ohne direkten Anschluss an den öffentlichen Verkehr werden bevorzugt behandelt. Ein Anspruch auf eine Bewilligung besteht nicht. Es werden in der Regel keine Parkplätze fest zugeteilt.

3 Das Parkieren ist jeweils nur auf dem in der Bewilligung aufgeführten Areal und bei Erbringung einer Arbeitsleistung für die Verwaltung zulässig.

Art. 12 Nachtparkieren

1 Als Nachtparkieren gilt das regelmässige Parkieren zwischen 24.00 und 08.00 Uhr.

2 Regelmässigkeit im Sinne dieser Verordnung liegt auch vor, wenn festgestellt wird, dass ein Fahrzeug innerhalb einer von 2 Monaten dreimal oder häufiger nachts bei Kontrollen auf öffentlichem Grund parkiert ist.

Art. 13 Bereitstellen von Free-Floating Fahrzeugen

1 Das Bereitstellen von Free-Floating-Fahrzeugen auf dem Gebiet der Stadt Winterthur ist bewilligungs- und gebührenpflichtig.

3 Dies gilt sowohl für Zweiradfahrzeuge und fahrzeugähnliche Geräte als auch für Motorfahrzeuge und unabhängig davon, ob die Fahrzeuge unentgeltlich angeboten werden oder ob dafür eine Abgabe zu bezahlen ist oder die Fahrzeuge nur für Mitglieder angeboten werden.

4 Die Bewilligung ist mit Auflagen verbunden, die die Anzahl, das Abstellen, die Wartung und Beseitigung der Fahrzeuge sowie die Verantwortung vor Ort regeln.

5 Ein Anspruch auf Erteilung einer Bewilligung besteht nicht.

Art. 14 Zonen

Das Gebiet der Stadt Winterthur ohne die Aussenwachen (Art. 4 Abs. 2) und die Zentrumszonen (Art. 14) wird in Parkierungszonen eingeteilt.

Art. 15 Zentrumszonen

1 Als Zentrumszonen gelten

- a) Zentrumszone Innenstadt (Anhang 1)
- b) Quartierzentrum Neuheit (Anhang 2)
- c) Quartierzentrum Töss (Anhang 3)
- d) Quartierzentrum Wülflingen (Anhang 4)
- e) Quartierzentrum Seen (Anhang 5)
- f) Quartierzentrum Oberwinterthur (Anhang 6)

2 Der Stadtrat kann spezielle Zielorte bezeichnen, für welche die Parkiervorschriften wie für Zentrumszonen gelten.

Art. 16 Gebühren für Parkplätze auf öffentlichen Grund

Die Gebühren betragen:

- a) für Motorfahrzeuge (ohne schwere Motorwagen)
 - für 30 Minuten Fr. 1. — (Kontrollgebühr)
 - für alle weiteren 30 Minuten Fr. 1. — (Benutzungsgebühr)
- b) für schwere Motorwagen
 - für 30 Minuten Fr. 1. — (Kontrollgebühr)
 - für alle weiteren 30 Minuten Fr. 2. — (Benutzungsgebühr)

Art. 17 Benutzungsgebühren für Parkplätze auf Liegenschaften im Verwaltungsvermögen und auf Schularealen für Mitarbeitende der Verwaltung

1 Die Höhe der Grundgebühr für Motorwagen mit vier Rädern beträgt Fr. 80.—pro Monat.

2 Die Monatsgebühren für Mitarbeitende werden in Schritten von 20% proportional zum Arbeitspensum berechnet. Wird die Monatsgebühr für das ganze Jahr entrichtet, sind nur 10 Monatsgebühren zu bezahlen. Bei krankheitsbedingten und anderen Absenzen von mehr als einem Monat erfolgt für jeden vollen Monat einer Absenz eine entsprechende Rückvergütung.

3 Für gedeckte Parkplätze oder Parkplätze in Parkhäusern wird ein Zuschlag von Fr. 25 —pro Monat erhoben.

4 Für Parkplätze in Zentrumszonen gemäss Art. 14 wird ein Zuschlag von Fr. 25.— pro Monat erhoben.

5 Für die Reservation eines fest zugeteilten Parkplatzes wird ein Zuschlag von Fr. 25.— pro Monat erhoben.

6 Für Mitarbeitende mit Bereitschaftsdienst ab Arbeitsort und für Mitarbeitende mit Wohnort in der Stadt ohne direkten Anschluss an den öffentlichen Verkehr beträgt die Grundgebühr Fr 40.--. Der Zuschlag für Parkplätze in Zentrumszonen entfällt.

7 Die Gebühr für alle übrigen Motorfahrzeuge beträgt ein Viertel der Grundgebühr und allfälliger Zuschläge für Motorwagen mit vier Rädern.

8 Sind Zuschläge gemäss Abs. 3-5 mehrfach fällig, betragen diese insgesamt Fr. 50. —.

9 Gehbehinderte Mitarbeitende sind von den Gebühren befreit.

Art. 18 Benutzungsgebühren für Parkplätze auf Liegenschaften im Verwaltungsvermögen und auf Schularealen durch Dritte

1 Dritte und Mitarbeitende der Verwaltung, die nicht gleichzeitig eine Arbeitsleistung für diese erbringen, haben eine Benutzungsgebühr für das Parkieren zu entrichten.

2 Die Gebühr wird in der Regel pro Stunden, für regelmässige Nutzer der Schulsportanlagen pro Monat erhoben.

3 Diese Gebühr für Motorwagen ab drei Rädern pro Stunde beträgt:

- a) in den Aussenwachen (Ziff. 4 Abs. 2) Fr. 1.20
- b) in den Zentrumszonen Fr. 2.—
- c) in den übrigen Gebieten Fr. 1.60.

4 Die Gebühr für alle übrigen Motorfahrzeuge beträgt ein Viertel der Gebühr für Motorwagen mit vier Rädern.²

5 Für regelmässige externe Nutzerinnen und Nutzer von Schulsportanlagen oder anderen Schulräumen für die Zeit von Montag bis Freitag von 17.00 bis 23.30 Uhr, an Samstagen von 08.00 bis 23.30 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen von 08.00 bis 20.00 Uhr:

- a) für Motorwagen ab 3 Rädern: Jahresgebühr Fr. 250. —, Monatsgebühr Fr. 30. —
- b) für alle übrigen Motorfahrzeuge beträgt die Gebühr ein Viertel der Gebühr für Motorwagen ab 3 Rädern.

Art. 19 Gebührensätze für Langzeitparkieren

Die Höhe der Gebühren beträgt:

1 Langzeitparkierbewilligung Blaue Zone Anwohnende, Zone X und Langzeitparkierbewilligung Blaue Zone X für Motorwagen ab 3 Rädern: Jahresgebühr Fr. 300.--; Monatsgebühr Fr. 30.--

2 Langzeitparkierbewilligung Blaue Zone Gewerbetreibende

- a) für Motorwagen ab drei Rädern: Jahresgebühr Fr. 300.--, Monatsgebühr Fr. 30.—
- b) für Motorwagen ab drei Rädern, gültig für bis zu 5 Fahrzeuge: Jahresgebühr Fr. 500.--

3 Nachtparkierbewilligung

- a) für Motorfahrzeuge ab drei Rädern: Jahresgebühr Fr. 660, Monatsgebühr Fr. 55.—
- b) für schwere Motorwagen: Jahresgebühr Fr. 1'080; Monatsgebühr Fr. 90.--

4 Kombinierte Langzeitparkbewilligung Blaue Zone / Nacht für Motorfahrzeuge ab 3 Rädern: Jahresgebühr Fr. 720, Monatsgebühr Fr. 60.—.

5 Langzeitparkierbewilligung Blaue Zone Gast / Kunde für Motorfahrzeuge ab drei Rädern: pro Tag: Fr. 10.--

6 Sonderbewilligungen

Fr. 50.— bis Fr. 1'080.--.

7 Motorfahrzeuge und Anhänger sind je separat gebührenpflichtig.

Art. 20 Inhalt der Bewilligung

1 Die Langzeitparkierbewilligung Blaue Zone, die Nachtparkierbewilligung oder die Langzeitparkbewilligung Blaue Zone / Nacht, sowie die Bewilligung zum Parkieren auf einem Grundstück im Verwaltungsvermögen oder auf einem Schulhausareal berechtigen dazu, das darin

² Konsequenz wäre es, für das Parkieren von Motorrädern auch auf Liegenschaften im Verwaltungsvermögen analog zu Ziff. 6 auf Gebühren zu verzichten, es sei denn, dass die Fahrzeuge auf gedeckten oder reservierten Parkplätzen abgestellt werden.

aufgeführte Fahrzeug in der in der Bewilligung bezeichneten Zone zeitlich unbeschränkt während der aufgeführten Zeit zu parkieren.

2 Im Einzelfall gelten die mit der Bewilligung verbundenen Auflagen und Bedingungen.

Art. 21 Änderung der Voraussetzungen

Entfällt die Bezugsberechtigung oder ändern sich die der Bewilligung zugrundeliegenden Umstände, so hat die Bewilligungsinhaberin bzw. der Bewilligungsinhaber dies innert 14 Tagen zu melden.

Art. 22 Entzug der Bewilligung

Parkierbewilligungen können entzogen werden, wenn

- a) die Voraussetzungen für deren Erteilung nicht oder nicht mehr gegeben sind oder
- b) die Bewilligung missbräuchlich verwendet wurde.

Art. 23 Entfernen oder Abschleppen von Fahrzeugen

1 Motorfahrzeuge, die ohne die gemäss dieser Verordnung erforderliche Bewilligung, verkehrswidrig oder in nicht verkehrstüchtigem Zustand abgestellt werden, können abgeschleppt und eingestellt werden.

2 Die Fahrzeuge können gegen eine Gebühr von Fr. 100.— und gegen die Entrichtung der Abschlepp- und Einstellkosten gemäss einer vom Stadtrat festzulegenden Regelung abgeholt werden. Werden Gebühren und Kosten sofort entrichtet, entfällt der Erlass einer zusätzlich kostenpflichtigen Verfügung. Vorbehalten sind Retentionsmassnahmen.

3 Verkehrs- oder regelwidrig abgestellte Fahrräder, Motorfahrräder und fahrzeugähnliche Geräte werden entfernt und eingelagert. Sie können gegen eine Gebühr von Fr. 20.-- am publizierten Ort und zu den angegebenen Zeiten abgeholt werden. Wird die Gebühr sofort entrichtet, entfällt der Erlass einer zusätzlich kostenpflichtigen Verfügung.

Art. 24 Elektronische Abwicklung des Vollzugs der Verordnung

1 Gesuche für das Erteilen von Bewilligungen im Rahmen dieser Verordnung können auf elektronischem Wege gestellt und abgewickelt werden.

2 Gebühren können auf elektronischem Weg bezahlt werden.

Art. 25 Datenschutz

1 Die im Zusammenhang mit dem Vollzug dieser Verordnung erhobenen Daten werden ausschliesslich für die Kontrolle der Parkierberechtigung und der Zahlungsabwicklung verwendet.

2 Betroffene haben das Recht ihre personenbezogenen Daten einzusehen und diese berichtigen oder entfernen zu lassen, soweit dies nicht aufgrund gesetzlicher Bestimmungen unzulässig ist und sie nicht mehr am System teilnehmen.

3 Der Stadtrat regelt die Details.

Art. 26 Strafbestimmungen

1 Wer ein Fahrzeug ohne Bewilligung regelmässig nachts auf öffentlichem Grund abstellt, wird mit einer Busse bis Fr. 500. — bestraft.

2 Wer ein Fahrzeug, ohne Bewilligung oder ohne die vorgeschriebenen Gebühren zu bezahlen, auf einem Grundstück im Verwaltungsvermögen oder auf einem Schulhausareal abstellt, wird mit Busse bis Fr. 500.— bestraft.

3 Wer diese Verordnung in anderer Weise oder eine gestützt darauf durch den Stadtrat erlassene Verordnung missachtet, wird mit Busse bis Fr. 100.— bestraft.

Art. 27 Vollzug

1 Der Stadtrat erlässt die notwendigen Vollzugsbestimmungen insbesondere über die zusätzliche Beschränkung der Parkzeit in blauen Zonen, die maximale Parkierdauer, auch in blauen

Zonen, die Betriebszeiten der Parkuhren sowie über Zonen, die nicht dem Regime der Blauen Zone unterstellt werden.

2 Er legt die Zonen für die Langzeitparkbewilligungen für die Bevorzugung von Anwohnenden sowie für das gebührenpflichtige Parkieren an speziellen Zielen fest.

3 Er kann in besonderen im Einzelfall oder für besondere Kategorien von Motorfahrzeugen Ausnahmen von der Gebührenpflicht oder der Parkzeitbeschränkung unter Auflagen gestatten.

4 Er legt fest in welchen besonderen Fällen einer berechtigten Person oder einem berechtigten Betrieb mehr als eine Bewilligung erteilt wird.

5 Er erteilt die Bewilligungen für das Bereitstellen von Free-Floating Fahrzeugen und bestimmt die Auflagen. Er legt die Gebühren zur Benutzung des öffentlichen Grundes für die Vermieter dieser Fahrzeuge fest.

6 Er regelt das Erteilen von Dauerparkbewilligungen für Free-Floating Motorfahrzeuge.

7 Er führt ein Verzeichnis über die von dieser Verordnung erfassten Parkplätze und die von den Regelungen dieser Verordnung abweichenden Ausnahmbewilligungen.

8 Er sorgt für die Möglichkeit der elektronischen Abwicklung des Vollzugs dieser Verordnung.

9 Er kann die Durchführung von Kontrollaufgaben an geeignete Dritte übertragen.

10 Die Vermietung der Parkplätze und die Bewirtschaftung der Parkuhren erfolgt durch das Departement Finanzen.

11 Der Stadtrat wird beauftragt, alle mit dieser Verordnung in Widerspruch stehenden Stadtratsbeschlüsse aufzuheben oder diese anzupassen.

Art. 28 Inkrafttreten

1 Diese Verordnung tritt nach der Genehmigung durch den Regierungsrat auf den vom Stadtrat zu bestimmendem Zeitpunkt in Kraft.

2 Auf diesen Zeitpunkt hin werden die Verordnungen über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund vom 24. Januar 2005, über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (Parkkartenvorschriften) vom 17. Juni 1987 und betreffend das nächtliche Dauerparkieren vom 31. Mai 1965 aufgehoben.