Winterthur, 20. Juni 2018
GGR-Nr. 2018.53

An den Grossen Gemeinderat

W i n t e r t h u r

Revision der Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, PPVO)

Antrag:

1. Es wird eine neue Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, PPVO) gemäss Beilage erlassen.

2. Die Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze vom 27. Oktober 1986 wird aufgehoben.

3. Der Stadtrat wird eingeladen, für die Parkplatzverordnung (PPVO) die Genehmigung durch die Baudirektion einzuholen.

4. Der Stadtrat wird ermächtigt, Änderungen an der Parkplatzverordnung (PPVO) und dem dazugehörigen Reduktionsplan in eigener Zuständigkeit vorzunehmen, sofern sich dies als Folge von Rechtsmittelentscheiden oder im Genehmigungsverfahren als notwendig erweisen sollte. Solche Beschlüsse sind zu publizieren.

5. Das Baupolizeiamt wird zur Prozessführung in allfälligen Rechtsmittelverfahren gegen die Parkplatzverordnung ermächtigt.

Weisung:

1. Ausgangslage

1.1. Parkplatzverordnungen 1980 und 1986

Die erste Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Abstellplatzverordnung) erliess die Stadt am 24. November 1980. Sie trat am 1. November 1981 in Kraft.

Bereits fünf Jahre später wurde der erste Erlass durch die Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze vom 27. Oktober 1986 abgelöst. Die neue, im Geiste der 60er, 70er und frühen 80er Jahre erlassene Verordnung regelte die minimal erforderliche Anzahl der zu erstellenden Parkplätze (Pflichtparkplätze), mit dem Ziel die öffentlichen Strassen vom ruhenden Verkehr zu entlasten. Es war möglich mehr Parkplätze zu erstellen, als von der Abstellplatzverordnung verlangt. Diese damals rechtmässig erstellten Parkplätze fallen heute unter den Schutz der Bestandesgarantie (Art. 26 Bundesverfassung und § 357 Planungs- und Baugesetz, PBG). Die Verordnung enthielt nur für Kernzonen sowie zum Schutze der Vorgärten und Innenhöfe oder zur Wahrung von wohnhygienischen oder städtebaulichen Interessen eine obere Begrenzung der Parkplatzzahlen. In der Altstadt war das Errichten von offenen Abstellplätzen oder Einstellgaragen zum Schutze des Stadtbildes verboten.

1.2. Kantonale Wegleitungen 1990 und 1997

Mit Inkrafttreten des Umweltschutzgesetzes am 1. Januar 1985 erhielten im Bereich Parkierung die Umweltanliegen ein stärkeres Gewicht. Der Regierungsrat erliess im Juni 1990 eine erste Wegleitung zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs (Kantonale Wegleitung 1990), in der die Zahl der Abstellplätze gegen oben beschränkt wurde. Mit der Revision des PBG vom 1. September 1991 (in Kraft seit 1. Februar 1992) gab der Kanton den Gemeinden die Möglichkeit, die Anzahl der Parkplätze zu beschränken (§ 242 PBG). Im Oktober 1997 verfasste die Baudirektion die «Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen» (Kantonale Wegleitung 1997), welche die erste Wegleitung von 1990 ablöste.

Der Regierungsrat verzichtete mit Beschluss Nr. 1093/2006 auf eine Totalrevision des PBG und beschränkte sich auf die Revision von Teilbereichen. Während die Teilrevisionen in den Bereichen Verfahren und Rechtsschutz abgeschlossen werden konnten, scheiterte die Revision, mit der die Kriterien zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs und zur Einführung von Eignungsgebiete für sogenannt stark verkehrserzeugende Nutzungen (SVN) vereinheitlich werden sollten. Nachdem sich abgezeichnet hatte, dass sich in diesen Bereichen keine mehrheitsfähige Lösung ausarbeiten liess, beschloss der Regierungsrat, die Revision dieser Teilbereiche nicht mehr weiterzuverfolgen. Er beschied, dass das geltende Recht weiterhin fortbestehe und der Kantonalen Wegleitung 1997 weiterhin *richtungsgebende* Bedeutung zukomme. Er kündigte an, die Wegleitung 1997 zu aktualisieren, um die Entwicklung von Siedlung und Verkehr besser aufeinander abzustimmen (RRB Nr. 1424/2013 vom 11. Dezember 2013). Diese Aktualisierung ist noch pendent.

1.3. Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze vom 27. Oktober 1986 widerspricht übergeordnetem Recht

Die Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze von 1986 widerspricht nicht nur den Kantonalen Wegleitungen von 1990 und 1997, sondern auch dem übergeordneten Bundesrecht (Umweltschutzgesetz, Luftreinhalteverordnung, Massnahmenplan Lufthygiene). Sie ist zwar formell nie aufgehoben worden, aber war dennoch teilweise nicht mehr anwendbar, nachdem sich das übergeordnete Recht geändert hatte. In der Folge wurde die Berechnung der zulässigen Parkplatzzahl im Baubewilligungsverfahren auf die Kantonalen Wegleitungen 1990/1997 abgestützt, zunächst nur bei Vorhaben, welche einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterstellt waren (vgl. Urteil des Verwaltungsgerichts vom 7. November 2007, VB.2007.00091 «Migros Rosenberg»), dann auch - in Anwendung des verfassungsmässigen Gleichbehandlungsgebots - bei anderen Bauvorhaben.

1.4. Dienstanweisungen von 2008 und 2011

Die Praxis, wonach eine Kantonale Wegleitung Grundlage für die Berechnung der Parkplatzzahl im Baubewilligungsverfahren war, wurde 2008 in einer Dienstanweisung des damaligen Bausekretärs festgehalten (Dienstanweisung 2008).

Am 2. Februar 2011 erliess der Stadtrat im Sinne einer Übergangslösung eine Dienstanweisung «betreffend Berechnung Parkplatzbedarf im Baubewilligungsverfahren», welche in wesentlichen Teilen auf der Kantonalen Wegleitung 1997 basierte.

1.5. Politische Vorstösse

Der Umgang mit Parkplätzen ist im Grossen Gemeinderat seit langem ein wichtiges Thema. Zahlreiche Vorstösse betrafen die öffentliche Parkraumplanung und/oder die Parkplätze auf privatem Grund. Sämtliche Vorstösse sind inzwischen erledigt und abgeschrieben.

1.6. Bemühungen für eine neue Parkplatzverordnung

Die Stadt Winterthur hat mehrere Anläufe genommen, um die Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze von 1986 zu revidieren, die jedoch schon auf Stadtratsebene scheiterten.

Im Juni 2011 beauftragte der Stadtrat ein städtisches Projektteam, einen Entwurf für eine Abstellplatzverordnung zu erarbeiten. Die Weisung wurde dem Grossen Gemeinderat im Oktober 2013 überwiesen, welcher der Vorlage am 13. April 2015 mit 30 zu 25 Stimmen zustimmte. Gegen diesen Beschluss wurde das Behördenreferendum ergriffen. An der Urnenabstimmung vom 18. Oktober 2015 wurde die Vorlage mit einem Mehr von 60,1 Prozent vom Volk abgelehnt.

1.7. Start neuer Revisionsprozess 2016

1.7.1. Analyse und Empfehlung

Der neue Revisionsprozess startete anfangs 2016. Der Departementsvorsteher Bau beauftragte Inger Schjold von der Frischer Wind AG, die Ausgangslage für eine neue Parkplatzverordnung zu analysieren. In ihrem Schlussbericht vom 2. Juli 2016 – gestützt auf Interviews mit je vier ehemaligen Befürworterinnen resp. Befürwortern und Gegnerinnen resp. Gegnern sowie mit den Stadträten Josef Lisibach und Nicolas Galladé – empfahl sie dem Stadtrat, Grundsatzfragen und den Gestaltungsrahmen für eine neue Vorlage zu klären, die Bedürfnisse und Anliegen der Stakeholder abzuholen und auf dieser Basis eine neue Vorlage zu entwickeln.

Die Bausekretärin erhielt in der Folge den Auftrag, ein Projektteam zusammen zu stellen und aufgrund der Analyse und Empfehlung von Inger Schjold einen Entwurf auszuarbeiten. Der Stadtrat wurde am 26. Oktober 2016 über die bisherigen Arbeiten informiert. Er legte den Rahmen für den neuen Entwurf fest und stimmte insbesondere dem geplanten partizipativen Prozess zu (SR.13.1149-17).

1.7.2. Workshops mit der ehemaligen Gegner- und ehemaligen Befürworterschaft

Im November und Dezember 2016 fand je ein Workshop mit Vertretern und Vertreterinnen der ehemaligen Gegner- und Befürworterschaft statt. Es wurden die von den ehemaligen Pro- und Kontra-Komitees vorgeschlagenen Personen eingeladen.

Am Workshop vom 15. November 2016 mit der ehemaligen Gegnerschaft nahmen Vertreterinnen und Vertreter des KMU-Verbandes Winterthur und Umgebung, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), des Hauseigentümerverbandes Region Winterthur (HEV) und verschiedene Mitglieder und Gemeinderätinnen und Gemeinderäte der FDP, SVP und CVP teil.

Am Workshop vom 1. Dezember 2016 mit der ehemaligen Befürworterschaft nahmen verschiedene Mitglieder und Gemeinderätinnen und Gemeinderäte der SP, Grünen, EVP und GLP sowie ein Vertreter des Verkehrsclubs Schweiz (VCS) und der GESEWO (Genossenschaft für selbstverwaltetes Wohnen) teil.

Im Ergebnis ergaben sich kaum gemeinsame Standpunkte. Beide Komitees regten an, auch neue, bisher nicht diskutierte Lösungsansätze zu suchen.

1.7.3. Erster Entwurf

Der erste PPVO- Entwurf auf der Grundlage des Stadtratsbeschlusses vom 26. Oktober 2016 sowie der durchgeführten Workshops lag anfangs 2017 vor.

1.7.4. «Denkraum» – Überarbeitung Reduktionsplan

Das Projektteam entschied im Januar 2017, einen zusätzlichen Workshop mit Fachexperten durchzuführen, um zusätzliche Ideen zu entwickeln. Am «Denkraum» vom 21. Februar 2017 nahmen folgende Experten und Expertinnen teil:

- Fabienne Perret, Dipl. Ing. ETH, Verkehrsingenieurin SVI, EBP Schweiz AG, Zürich
- Albert Steiner, El.-Ing. HAL, Wissenschaftlicher Mitarbeiter mbA und Projektleiter (Schwerpunkt Verkehr und Mobilität) ZHAW, Winterthur
- Reto Wild, Raumplaner, Suter • von Känel • Wild • AG, Zürich
- Christof Zöllig, Dr. sc. ETH, Geomatikingenieur, IAZI AG, Zürich

Anlässlich des «Denkraums» wurde deutlich, dass innovativere Lösungsansätze, insbesondere im Bereich der Anreizsysteme, aufgrund des engen Zeitrahmens nicht umsetzbar waren. Hingegen hatte sich ergeben, dass der Reduktionsplan als Instrument zur Berechnung der zulässigen Parkplatzzahl auch nach anderen fachlichen Gesichtspunkten ausgearbeitet werden kann, als sie der Revisionsvorlage von 2015 zu Grunde lagen, und dies ein Beitrag zur Konfliktlösung bieten könnte.

Im März 2017 wurde das Planungsbüro Suter • von Känel • Wild • AG, Zürich, beauftragt, einen neuen Reduktionsplan auszuarbeiten.

1.7.5. Vorbesprechung mit Vertretern der Baudirektion

Ende Juni 2017 wurde der inzwischen laufend angepasste PPVO-Entwurf mit Vertretern der Baudirektion, Amt für Raumplanung (ARE), diskutiert. Sie beurteilten den Entwurf durchwegs positiv und aus Sicht des ARE als genehmigungsfähig. Es folgten weitere Entwurfsanpassungen aufgrund der Rückmeldungen des Kantons.

1.7.6. Information des Stadtrats, der Bau- und Betriebskommission des GGR und Stakeholder

Der Stadtrat wurde im Juli 2017 über den PPVO-Entwurf in der Fassung vom 4. Juli 2017 informiert und die Bau- und Betriebskommission des Grossen Gemeinderates im August 2017. An zwei Meetings im August und September 2017 wurden auch die Teilnehmer und Teilnehmerinnen der Workshops über den damaligen Stand der Arbeiten in Kenntnis gesetzt. Es folgen aufgrund der Rückmeldung weitere kleinere Entwurfsanpassungen.

1.7.7. Konsultation der Ämter und Stadtratsbeschluss vom 15. November 2017

Im August und September 2017 wurden die Ämter und der Rechtskonsulent des Stadtrates zur Stellungnahme eingeladen. Aufgrund der angeregten Änderungen wurden weitere Anpassung am Entwurf vorgenommen. Der Stadtrat nahm an seiner Sitzung vom 15. November 2017 von der PPVO in der Fassung vom 18. Oktober 2017 Kenntnis und beauftragte das Baupolizeiamt, den Entwurf dem Kanton zur Vorprüfung einzureichen und öffentlich aufzulegen (SR.17.935-1).

1.8. Öffentliche Auflage – Mitwirkungsverfahren vom 24. November 2017 bis 21. Februar 2018

Gestützt auf Art. 47 Raumplanungsverordnung und § 7 PBG wurde der PPVO-Entwurf und Erläuterungsbericht in der Zeit vom 24. November 2017 bis 21. Februar 2018 öffentlich aufgelegt. Der Stadtrat hatte aufgrund der Bedeutung des Geschäftes entschieden, die gesetzliche Auflagefrist von zwei Monaten auf drei Monate zu verlängern (SR.17.935-1).

Innert der Auflagefrist sind 34 Eingaben eingegangen. Neun Gemeinden haben die Möglichkeit zur Stellungnahme verdankt, jedoch auf Einwände verzichtet. Die Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) beurteilte die Vorlage als austarierten Vorschlag und erhob

ebenfalls keine Einwände. Die anderen 25 Eingaben enthielten zahlreiche Einwendungen, die aufgrund von Mehrfachnennungen auf 100 Anträge zusammengefasst werden konnten.

Im Bericht «Revision Parkplatzverordnung Winterthur – Bericht über die öffentliche Mitwirkung vom 24. November 2017 bis 21. Februar 2018» wird zu jedem Antrag Stellung genommen und begründet, weshalb ein Antrag berücksichtigt bzw. nicht berücksichtigt worden ist. Es wurde insgesamt folgenden Anträgen ganz oder teilweise gefolgt:
Antrag 7 zu Art. 2 (Grundsatz), die Anträge 10, 14, 15 zu Art. 3 (Normbedarf), Antrag 34 zu Art. 4 (Verkehrserschliessung der Grundstücke), Anträge 35, 40, 41, 42 zu Artikel 5 (Besondere Verhältnisse), Antrag 55 zu Art. 7 (Abweichungen bei besonderen öffentlichen Interessen), Antrag 74 zu Art. 11 (Minimalbedarf für Velos) und Antrag 83 zu Art. 12 (Lage und Sicherstellung).

1.9. Kantonale Vorprüfung

Mit Schreiben vom 19. März 2018 nahm die Baudirektion, Amt für Raumentwicklung (ARE), zum PPVO-Entwurf Stellung. Sie stellte neben einem formellen Antrag acht materielle Anträge. Diese wurden ganz oder teilweise berücksichtigt (vgl. Bericht über die öffentliche Mitwirkung Ziffer 3). Der überarbeitete Entwurf wurde dem ARE zu einer zweiten Vorprüfung eingereicht. In seiner Stellungnahme vom 3. Mai 2018 stellte das ARE zunächst fest, dass die kantonalen Anträge weitgehend berücksichtigt worden seien. Es stellte sodann die Genehmigung der PPVO in Aussicht unter der Auflage, dass in Art. 7 die Maximalwerte für das Gebiet 4 herabgesetzt würden. Das ARE ergänzte die Stellungnahme mit zwei Empfehlungen (vgl. dazu Bericht über die öffentliche Mitwirkung Ziffer 4).

1.10. Negative Vorwirkung

Gemäss § 234 PBG ist ein Grundstück baureif, wenn es erschlossen ist und *wenn durch die baulichen Massnahmen keine noch fehlende oder durch den Gemeinderat beantragte planungsrechtliche Festlegung nachteilig beeinflusst wird*. Die bedeutet, dass die neue PPVO seit dem Beschluss des Stadtrats, das Mitwirkungsverfahrens durchzuführen, eine negative Vorwirkung entfaltet.

Die öffentliche Auflage des PPVO-Entwurfs erfolgte vom 24. November 2017 bis zum 21. Februar 2018. Seither sind eingehende Baugesuche gemäss § 234 PBG dahingehend zu überprüfen, ob sie die künftige Planung negativ präjudizieren. Zu prüfen ist, ob die geplanten Parkplätze sowohl den rechtskräftigen wie auch den beantragten Vorschriften entsprechen. Dies bedeutet, dass bis zur Rechtskraft der PPVO bei Bauvorhaben jeweils eine Berechnung der Parkplatzzahl gestützt auf beide Grundlagen erfolgen muss. Die bewilligungsfähige Anzahl Parkplätze entspricht der Schnittmenge der Berechnung nach Dienstanweisung 2011 und der neuen PPVO. Sie liegt zwischen dem höheren Minimum und dem tieferen Maximum der beiden Berechnungen.

Auch für die erforderlichen Veloabstellplätze gilt die negative Vorwirkung. Es muss das höhere Minimum von den beiden Berechnungen erstellt werden.

Eine positive Vorwirkung, d.h. die Anwendung von Erleichterungen wie z.B. die Erstellung einer erhöhten Anzahl Parkplätze, ist nicht erlaubt.

2. Rahmenbedingungen

2.1. Kantonale Rahmenbedingungen

2.1.1. Kantonaler Richtplan

Bei Planungen in den Zentrumsgebieten sind unter anderem der Wirtschaft optimale Standorte zur Verfügung zu stellen, insbesondere solche mit hoher Erschliessungsqualität durch den öffentlichen und – je nach Nutzungsart – auch individuellen Verkehr. Die bereits vorhandenen infrastrukturellen Vorleistungen der öffentlichen Hand sind optimal zu nutzen. Für bestehende Fachmarkt- und Einkaufszentren sowie für das publikumsorientiere Gewerbe ist die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr sicherzustellen. Die Zentrumsgebiete sollen einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des kantonalen Modalsplit-Ziels leisten (Kantonaler Richtplantext Pkt. Ziffer 2.3.1).

Mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses (ohne Fuss- und Veloverkehr) soll vom öffentlichen Verkehr übernommen werden. Die städtischen Gebiete und Agglomerationen, darunter die Stadt Winterthur mit den kantonalen Zentrumsgebieten Stadtmitte und Oberwinterthur/Grüze, haben auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken (Richtplantext Pkt. 4.1.1b).

2.1.2. Regionaler Richtplan

Für die Entwicklung des Wirtschaftsraums Winterthur und Umgebung sind insbesondere die Arbeitsplatzangebote von zentraler Bedeutung. Die Arbeitsplatzzahl soll im Vergleich zur Einwohnerzahl auf das Mass des kantonalen Mittels erhöht werden, damit das Ziel einer «Region der kurzen Wege» erreicht wird. Das Arbeitsplatzangebot muss daher stärker zunehmen als die Wohnbevölkerung (Regionaler Richtplantext Pkt. 2.1).

Das Parkplatzangebot in den Zentren wird im Interesse der Kernfunktionen erhalten und namentlich für Kundinnen und Kunden und Besucherinnen und Besucher bewirtschaftet. In Arbeitsplatzgebieten mit einer hohen Erschliessungsqualität durch den ÖV ist das Parkplatzangebot zu beschränken, da Fahrten von Pendlerinnen und Pendlern zu vemeiden sind (Regionaler Richtplantext Pkt. 4.1.1d). Im Regionalen Richtplan wird die Zielsetzung, dass mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses vom öffentlichen Verkehr übernommen werden soll, aufgenommen und präzisiert. Für die Stadt Winterthur wird gefordert, dass sich bis 2030 der Bimodalsplit für alle ÖV- und MIV-Wege von 25 % auf 35 % ÖV-Anteil verbessert (Regionaler Richtplan, Grafik Seite 61).

2.1.3. Agglomerationsprogramm vom 30. November 2016

Der Regierungsrat hat dem Bund das Agglomerationsprogramm 3. Generation eingereicht (RRB Nr. 2016/1158). Es übernimmt die Maxime der Richtpläne, wonach der Verkehrszuwachs im ganzen Kanton zur Hälfte vom öffentlichen Verkehr übernommen werden soll. Dazu müsse der ÖV deutlich stärker wachsen als der motorisierte Individualverkehr (MIV). Die Verkehrsnachfrage solle mit Massnahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements gezielt beeinflusst werden (Broschüre Agglomerationsprogramm S. 16). Die Gemeinden legen in den Nutzungsplanungen und Parkplatzverordnungen die Grundsätze für das Angebot an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge fest. Ausschlaggebend sind die örtlichen Verhältnisse, die Güte des ÖV-Angebots, die Nutzung der Grundstücke sowie die Luft- und Lärmbelastung (Broschüre Agglomerationsprogramm S. 17). Mit der Massnahme MIV1a ist die Revision der Abstellplatzverordnung vom 27. Oktober 1986 explizit aufgeführt.

2.1.4. Kantonaler Massnahmenplan Luftreinhaltung

Der Kanton Zürich hat letztmals mit RRB Nr. 1979/2009 vom 9. Dezember 2009 den «Massnahmenplan Luftreinhaltung 2008» festgelegt. Mit der Verordnung zum Massnahmenplan

Luftreinhaltung vom 13. Januar 2016 wurde dieser Massnahmenplan teilrevidiert. Zur Ausgangslage hält der Regierungsrat in seinem Beschluss vom 31. Mai 2016 (RRB Nr. 535/2016) fest, dass die Umsetzung der Massnahmen in einigen Bereichen zu Verbesserungen geführt habe. Die Luftschadstoffbelastung liege im Kanton Zürich teilweise aber immer noch über den Grenzwerten der Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985 (LRV). So würden die Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid (NO_2) von 30 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft (µg/m3) und für Feinstaub (PM10, 20 µg/m3) in städtischen Gebieten sowie entlang viel befahrener Strassen in den letzten Jahren immer noch deutlich überschritten. Auch die Ozonbelastung liege in den Sommermonaten grossflächig über dem Stundenmittelgrenzwert der LRV (120 (µg/m3). Die Folgen der übermässigen Luftschadstoffbelastung seien gesundheitliche Beeinträchtigungen.

Hauptverursacher sind die Emissionen des Strassenverkehrs, der Feuerungen, der Landwirtschaft sowie aus den industriellen und gewerblichen Betrieben. Gemäss Art. 44a Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 haben die Kantone einen Plan mit Massnahmen zu erstellen, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass schädliche oder lästige Einwirkungen von Luftverunreinigungen durch mehrere Quellen verursacht werden. Sie haben aufzuzeigen, wie die Schadstoffbelastung beseitigt oder vermindert werden soll. Die Verordnung zum Massnahmenplan Luftreinhaltung verpflichtet unter anderem die kantonalen und kommunalen Behörden bestimmte Projekte oder Rechtssetzungsvorhaben umzusetzen.

Im Bereich Verkehr ist für die kommunalen Behörden die Massnahme V4 verbindlich, welche wie folgt lautet: «Den Gemeinden wird empfohlen, ihre kommunalen Parkierungsvorschriften unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten an die Wegleitung der Baudirektion zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen anzupassen.»

2.1.5. Kantonale Wegleitung 1997

Die Kantonale Wegleitung 1997 stellt bis heute eine Hilfestellung an die Gemeinden zur Ausarbeitung kommunaler Parkplatzverordnungen dar und enthält keine für die Gemeinden rechtsverbindlichen Anordnungen. Rechtlich hat sie den Charakter einer Empfehlung. Allerdings dient sie den kantonalen Stellen als Vollzugshilfe für die Prüfung von kommunalen und kantonalen Richt- und Nutzungsplänen sowie mit der Bewilligung von Bauvorhaben betrauten kantonalen Stellen und ist insofern eine massgebliche Leitlinie für die Gemeinden.

Die Wegleitung 1997 basiert auf einem vereinfachten Modell, wonach die Parkplatzzahl am Zielort aufgrund der ÖV-Güteklassen eingeschränkt wird, um damit den Autoverkehr möglichst gering zu halten. Ob einer Parkplatzbeschränkung diese Wirkung zukommt, ist in der Bevölkerung umstritten. Sie wird von Verkehrsfachleuten aber grundsätzlich bejaht.

Das Modell der kantonalen Wegleitung hat sich in den Gemeinden im Kanton Zürich (und auch in anderen Kantonen) insgesamt bewährt, weshalb es auch der neuen PPVO im Wesentlichen zugrunde liegt.

2.2. Kommunale Rahmenbedingungen

2.2.1. Kommunaler Richtplan

Der kommunale Richtplan Verkehr fordert, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs am Ziel-, Quell- und Binnenverkehr bis ins Jahr 2025 mindestens um 8 Prozentpunkte gegenüber 2005 erhöht wird (Bericht zum Kommunaler Richtplan S. 26).

2.2.2. Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)

Der Grosse Gemeinderat hat das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) am 3. Oktober 2011 einstimmig im zustimmenden Sinne zur Kenntnis genommen (GGR-Nr. 2011-082). Das

Konzept nimmt die Forderung des kommunalen Richtplans Verkehr auf. Es umfasst zahlreiche Massnahmen zur Zielerreichung wie beispielswiese Infrastrukturbauten für den öffentlichen Verkehr, für den motorisierten Individualverkehr sowie für den Velo- und Fussverkehr und enthält zudem Vorgaben für das Mobilitäts- und Verkehrsmanagement sowie für die Parkierung. Darunter fallen beispielsweise die Parkraumplanung für den öffentlichen Strassenraum, Mobilitätskonzepte für Areale, autoarme Nutzungen, Fahrtenmodelle sowie die Parkplatzverordnung.

2.2.3. Stark verkehrserzeugende Nutzungen (z.B. Einkaufszentren)

Der seit Mai 2016 in Kraft stehende Art. 67a BZO (GGR-Nr. 2015.40 vom 2. November 2015) stellt die gesetzliche Grundlage für die Bewilligung von stark verkehrserzeugenden Nutzungen (SVN) dar. Mit dieser Bestimmung lassen sich Verkehrsmagnete wie Verkaufs-, Gastronomie- oder Freizeitnutzungen, die speziell viel Verkehr erzeugen, lenken. Sie regelt, welche Bauten und Anlagen als SVN gelten, an welchen Standorten sie zulässig sind und unter welchen Voraussetzungen sie bewilligt werden können. Voraussetzung einer Bewilligung ist beispielsweise, dass ein Verkehrskonzept erstellt wird und die Parkplätze für die Kundschaft und die Besucherinnen und Besucher lenkungswirksam bewirtschaftet werden. SVN sind nur an Lagen möglich, die für den motorisierten Individualverkehr sehr gut erschlossen sind: Zu den vier Eignungsgebieten zählen die nahe bei den Autobahnanschlüssen liegenden Gebiete Steig, Auwiesen Ost, Auwiesen West und Rosenberg (vgl. Ergänzungsplan «Stark verkehrserzeugende Nutzungen»). Die Anzahl der zulässigen Parkplätze der SVN ist in der PPVO festgelegt.

2.2.4. Parkraumplanung im öffentlichen Strassenraum

Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 21. September 2016 (SR.15.959-3) vom Bericht Parkraumplanung vom August 2015 zustimmend Kenntnis genommen. Die Planung und Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums ist ein zentrales Thema bei der Bewältigung des Verkehrswachstums. Das Konzept «Parkraumplanung und -bewirtschaftung» basiert auf dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK), dem Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung, dem städtischen Massnahmenplan Luftreinhaltung und dem vom Grossen Gemeinderat zur kommunalen «Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur» (Städte-Initiative) zugestimmten Gegenvorschlag. Dieser fordert bis 2025 eine Erhöhung des Modalsplits für den ÖV, Fuss- und Veloverkehr um 8 %-Punkte gegenüber 2005. Ein Kernziel des Konzeptes ist, dass öffentliche Parkplätze in Wohnquartieren vor allem von Anwohnerinnen und Anwohnern und in den Zentren von Besucherinnen und Besuchern genutzt werden und nicht von Pendlerinnen und Pendlern. Konkret sollen in den Wohnquartieren flächendeckend blaue Zonen eingeführt und alle Parkplätze in den Quartierzentren monetär bewirtschaftet werden. Der Stadtrat hat damit den Weg für die Umsetzung einer zentralen Massnahme des sGVK geebnet. Diese grossräumige Parkraumplanung wird einen weiteren wesentlichen Beitrag zur Zielerreichung des sGVK leisten.

2.2.5. Städtischer Massnahmenplan Luftreinhaltung

In der Stadt Winterthur wird der Jahresmittel-Immissionsgrenzwert der Luftreinhalteverordnung (LRV) für NO_2 weitgehend eingehalten, entlang der Autobahn A1 sowie in der Innenstadt aber noch überschritten. Bei der Feinstaubbelastung (PV10) liegen die Werte im Stadtgebiet weiterhin grossflächig im Bereich des Grenzwertes und darüber. Bei der Ozonbelastung sind während des Sommerhalbjahres die Grenzwerte der LRV überschritten (vgl. Umweltbericht Winterthur 2017 S. 33 ff.).

Der Massnahmenplan Luftreinhaltung 2010 umfasst insgesamt 44 städtische und kantonale Massnahmen. Die Massnahme «Anpassung der kommunalen Parkierungsvorschriften» ist eine davon. Dem Statusbericht ist zu entnehmen, dass die Umsetzung vieler Massnahmen auf gutem Wege ist und sich insgesamt ein positives Bild abzeichnet. Ob und inwiefern die

neue PPVO einen spürbaren Beitrag zur besseren Luftqualität leisten wird, kann aus heutiger Sicht nicht beurteilt werden. Es lassen sich generell nur pauschale Aussagen zu Wirkungen einer Parkplatzzahlbeschränkung machen, da sie von zahlreichen, teilweise kaum steuerbaren oder bestimmbaren Parametern abhängt, z.B. vom Neu- und Umbaupotenzial, vom effektiv realisierten Bauvolumen, von den tatsächlich realisierten Nutzungen und der davon abhängigen Fahrtenerzeugungsrate usw. In der Fachwelt ist aber weitgehend unbestritten, dass mit einer Beschränkung bzw. Bewirtschaftung der Parkplätze die Verkehrserzeugung beeinflusst werden kann.

2.2.6. Besondere Bedürfnisse der Stadt Winterthur

Die Stadt Winterthur liegt nahe bei der Wirtschaftsmetropole Zürich und ist von kleineren und grösseren Gemeinden umgeben, die fast ohne Ausnahme in ihren Parkplatzverordnungen keine Begrenzung der maximal zulässigen Parkplatzzahl kennen (vgl. die Gemeindetypisierung gemäss Wegleitung 1997). Diese Gemeinden wie auch die umliegenden Kantone, insbesondere der Kanton Thurgau mit dem nahe bei Winterthur liegenden Kantonshauptort Frauenfeld, bieten bezogen auf Parkplätze erhebliche Standortvorteile für Firmen und stehen damit in grosser Konkurrenz zur Stadt Winterthur. Rigide Parkplatzbeschränkungen sollen nicht zu einem Standortnachteil gegenüber den angrenzenden Regionen führen.

Die vom Stimmvolk abgelehnte Vorlage 2015 enthielt eine starke Beschränkung der zulässigen Parkplätze. Das Scheitern der Vorlage an der Urne wird allgemein darauf zurückgeführt, dass die PPVO 2015 als zu gewerbefeindlich erachtet wurde. Der neue Entwurf will mit Blick auf eine mehrheitsfähige Vorlage die Bedürfnisse der Wirtschaft stärker gewichten. Dies liegt vor dem Hintergrund der knappen städtischen Finanzen auch im Interesse der Stadt, da damit die Wettbewerbsfähigkeit der Stadt gestärkt wird.

Der Stadtrat will die Arbeitsplatzdichte erhöhen, die in Winterthur tiefer ist als in anderen grossen Städten (Legislaturziele 2014-2018). Dieses Ziel entspricht auch den Zielen des kantonalen und regionalen Richtplans (vgl. oben Ziffern 2.1.1 und 2.1.2). Als Beitrag zu diesem wichtigen Ziel legt die PPVO einen besonderen Fokus auf die Nutzergruppe «Beschäftigte» und «Kundinnen und Kunden». Sie vergrössert ausserhalb der Zentrumsgebiete den Spielraum bei der Berechnung der Parkplätze für diese Benutzergruppen durch tiefere Mimina und höhe Maxima und bietet Lösungen für bestehende Betriebe in der Stadt Winterthur, die durch Betriebserweiterungen und -verlegungen altrechtlich geschützte Parkplätze verlieren würden, sowie für Firmen, die sich hier neu ansiedeln wollen.

Festzustellen ist ausserdem, dass in der Stadt Winterthur die städtische Wohnbevölkerung erheblich schneller wächst als die Zahl der Arbeitsplätze und hauptsächlich in den Wohnungsbau investiert wird. Bei der Nutzergruppe «Bewohnerinnen und Bewohner» werden in der neuen PPVO die Minimal- und Maximalwerte gegenüber der Vorlage 2015 nicht erhöht. Die neue PPVO führt folglich bei der Kategorie «Bewohnerinnen und Bewohner» zu keiner grundsätzlichen Änderung.

3. Dringlichkeit der neuen Parkplatzverordnung

Art. 5 der Bundesverfassung besagt, dass Eigentumsbeschränkungen einer gesetzlichen Grundlage bedürfen. Sie sind in einem Gesetz oder in einer Verordnung zu verankern, die den ordentlichen Gesetzgebungsprozess durchlaufen haben und damit vom Parlament oder Volk demokratisch legitimiert sind. Mit der Pflicht, eine minimale Anzahl Parkplätze (Pflichtparkplätze) zu erstellen bzw. eine maximale Anzahl Parkplätze nicht zu überschreiten, werden die Rechte der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer im Baubewilligungsverfahren beschränkt. Dafür fehlt in Winterthur seit Jahrzehnten eine genügende gesetzliche

Rechtsgrundlage. Dies stellt einen erheblichen Missstand dar. Es besteht ein grosses öffentliches Interesse, diesen Missstand zu beheben und Rechtssicherheit zu schaffen.

Auch der Bezirksrat rügt diesen Missstand:
Bereits im Oktober 2012 hatte sich ein Bürger der Stadt Winterthur beim Bezirksrat darüber beschwert, dass die Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze vom 28. Oktober 1986 nicht mehr angewendet werde, sondern durch die Dienstanweisung des Stadtrat von 2011 abgelöst worden sei. Dabei handle es sich um einen nicht referendumsfähigen Beschluss.

Mit Beschluss vom 28. Juni 2013 tolerierte der Bezirksrat dieses «Übergangsrecht» vorläufig und lud den Stadtrat ein, die Verordnung von 1986 raschmöglichst im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren revidieren zu lassen. Dieser Aufforderung folgend legte der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat im Oktober 2013 eine neue Verordnung über Fahrzeugabstellplätze zum Erlass vor. Sie wurde in der Abstimmung vom 18. Oktober 2015 vom Volk abgelehnt. Damit blieb es weiterhin bei der vorläufigen Übergangslösung mittels Dienstanweisung.

Der Stadtrat hat den Bezirksrat im Januar 2016 erstmals über die Vorgehensweise und die geplanten Projektschritte im Revisionsverfahren informiert und auch mehrfach bestätigt, dass er die neue Vorlage beförderlich behandle. Mit Schreiben vom 10. Mai 2017 teilt er dem Bezirksrat mit, dass mit der Weisung an den Grossen Gemeinderat – je nach Ergebnis der kantonalen Vorprüfung, des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens und des entsprechenden Überarbeitungsaufwandes – frühestens anfangs 2018, jedenfalls aber im 2. Quartal 2018 gerechnet werden könne.

Obwohl der Bezirksrat über den Gang der Arbeiten orientiert war und den Terminplan kannte, sah er sich veranlasst, aufsichtsrechtliche Schritte zu ergreifen. Mit Beschluss vom 19. Mai 2017 setzte er dem Stadtrat Frist bis zum 29. Juni 2018, um dem Grossen Gemeinderat die Weisung einzureichen. Gleichzeitig drohte er an, im Sinne einer Ersatzvornahme selber die neue PPVO auf Kosten der Stadt festzusetzen, falls die angesetzte Frist nicht eingehalten werde.

Der Stadtrat erhob gegen die angedrohte Ersatzvornahme Rekurs beim Regierungsrat mit der Begründung, die Voraussetzungen für ein aufsichtsrechtliches Einschreiten mittels einer Ersatzvornahme seien nicht gegeben und die Androhung auch deshalb nicht rechtens, weil für eine Ersatzvornahme nicht der Bezirksrat, sondern – falls die Voraussetzungen dazu denn erfüllt wären – die Baudirektion zuständig sei. Im Übrigen würde durch das Einschreiten des Bezirksrats auch das Stadtparlament als ordentlicher kommunaler Gesetzgeber umgangen und seiner Kompetenzen beraubt.

Der Regierungsrat hat den Rekurs der Stadt mit Entscheid vom 6. Juni 2018 (RRB Nr. 499/2018) gutgeheissen und den Entscheid des Bezirksrats vollumfänglich aufgehoben. Der Bezirksrat habe im aufsichtsrechtlichen Zuständigkeitsbereich der Baudirektion gehandelt. Er sei weder zuständig, der Stadt eine Frist anzusetzen, noch eine Ersatzvornahme anzudrohen. Der Entscheid ist noch nicht rechtskräftig.

4. Wesentliche Unterschiede zwischen der PPVO 2017 und der vom Volk abgelehnten Vorlage (PPVO 2015)

4.1. Reduktionsplan

Der PPVO 2015 lag ein parzellenscharfer Plan zugrunde, dessen Gebietsabgrenzungen auf den ÖV-Güteklassen gemäss der kantonalen Wegleitung 1997 basierte. Für die Zuteilung

eines Grundstücks in ein bestimmtes Reduktionsgebiet war massgebend: Haltestellenqualität, insbesondere Kursintervall, Erreichbarkeit der Haltestelle (Luftdistanz) und die Haltestellenkategorie (Bahnknoten, Bahnlinie, Regionalbus, Ortsbus, Quartierbus).
Diese rein technische Herleitung der Güteklassen aufgrund des Abstands zu den ÖV-Haltestellen unter Berücksichtigung der effektiven Angebote an der jeweiligen Haltestelle greift – so auch die Meinung von Fachleuten, vgl. vorn Ziffer 1.7.4 – zu kurz. Der Reduktionsplan der PPVO 2017 trägt deshalb weiteren Erschliessungsqualitäten Rechnung. Berücksichtigt wird insbesondere die Distanz eines Grundstückes zum Hauptbahnhof und den S-Bahnstationen Oberwinterthur, Grüze und Hegi. Somit fällt ein Grundstück, das mit ÖV gut erschlossen ist, nicht zwingend in die gleiche Reduktionskategorie wie ein anderes Grundstück, das gemäss der bisherigen Betrachtung die gleiche ÖV-Güteklasse aufweist. Es kommt vielmehr zusätzlich darauf an, wie nahe es bei den Zentren liegt, die zu Fuss oder mit dem Velo sehr gut zu erreichen sind. Der Reduktionsplan fokussiert damit nicht nur auf die reine ÖV-Güteklasse, sondern nimmt eine breitere Abwägung vor (analog Reduktionsplan der Stadt Zürich).

4.2. Betriebe mit Arbeitsbeginn/-ende ausserhalb der ÖV-Betriebszeiten

Sowohl die PPVO 2015 als auch die PPVO 2017 berücksichtigen die besondere Situation von Betrieben mit Betriebsfahrzeugen oder Schichtwechseln (ausserhalb der MIV-Hauptverkehrszeiten) und statuieren die Möglichkeit, in diesen Fällen die zulässige Parkplatzzahl angemessen zu erhöhen (Art. 6 Abs. 2 und 3 PPVO 2015, Art. 5 Abs. 1 und 2 lit. a PPVO 2017).

Mit der PPVO 2017 wird auch jenen Betrieben die Möglichkeit einer angemessen Erhöhung der zulässigen Parkplatzzahl zugestanden, bei denen der Arbeitsbeginn bzw. der Arbeitsschluss ausserhalb der Betriebszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel liegt (z.B. Bäckereien). Damit wird in Berücksichtigung des Rechtsgleichheitsgebotes auch den besonderen betrieblichen Gegebenheiten dieser Betriebe Rechnung getragen (Art. 5 Abs. 2 lit. a PPVO 2017).

4.3. Betriebserweiterung – Bestandesschutz

Auf Stadtgebiet gibt es verschiedene Betriebe, die auf ihren Grundstücken rechtmässig über mehr Parkplätze verfügen, als heute oder mit der neuen PPVO bewilligt werden könnten. Diese Parkplätze stammen aus einer Zeit, als die zulässige Parkplatzzahl noch nicht beschränkt war. Sie sind in ihrem Bestand geschützt, auch wenn sie durch Rechtsänderung baurechtswidrig geworden sind. Bestandesgeschützte Parkplätze gehen verloren, wenn sie aufgehoben werden, beispielsweise in Folge eines Neu- oder Erweiterungsbaus. Denn das Bundesrecht und kantonale Recht garantieren den Bestandesschutz nur solange, als die Parkierungsanlage besteht und die funktional dazugehörige Baute und Anlage nicht neubauähnlich umgestaltet wird (Entscheid des Bundesgerichts vom 18. Januar 1990 «Baronenschür»). Die Grenze zwischen einem noch zulässigen Umbau und einem Neubau ist stets im Einzelfall zu beurteilen, wobei Lehre und Rechtsprechung die Anforderungskriterien stetig präzisieren.

Gemeinden sind von Bundesrechts wegen befugt, eigene Vorschriften zur Bestandesgarantie zu erlassen, wenn sie das kantonale Recht dazu ermächtigt. Der Kanton Zürich schränkt die Gemeindeautonomie im Bereich der Bestandesgarantie im Planungs- und Baurecht stark ein. Er ermächtigt die Gemeinden leidglich gestützt auf § 50 Abs. 3 PBG (Kernzonen) bzw. § 50a PBG (Quartiererhaltungszonen) Änderungen bestehender vorschriftswidriger Bauten und Anlagen abweichend vom kantonalen Recht zu ordnen. Im Bereich der Parkplätze haben die Gemeinden keinen solchen gesetzgeberischen Spielraum erhalten.

Der Umstand, dass Neubauten oder Erweiterungsbauten zu Verlust von bestandesgeschützten Parkplätzen führen kann, kann sich negativ auf Expansionsvorhaben und damit auf die Erhaltung bestehender und Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Stadt Winterthur auswirken (vgl. oben Ziffern 2.1.1 und 2.1.2 zu den kantonalen und regionalen Richtplanzielen und Ziffer 2.2.6).

Die PPVO 2015 erteilte deshalb in Art. 22a der Baubewilligungsbehörde die Kompetenz, auf Gesuch hin die nach altem Recht rechtskräftig festgelegte Anzahl Parkplätze weiterhin als massgeblich zu betrachten. Es handelt sich bei dieser Bestimmung um eine Regelung des Bestandesschutzes, die einer gerichtlichen Überprüfung kaum Stand gehalten hätte.

Die PPVO 2017 geht von einem anderen Ansatz aus, um dem Regelungsbedürfnis in diesem Bereich Rechnung zu tragen. Sie sieht in Art. 5 Abs. 2 lit. c vor, dass bei Betriebserweiterungen in den Gebieten 3 und 4 eine angemessene Anzahl Parkplätze zusätzlich bewilligt werden kann. Diese Ausnahmeregelung kommt nur zum Tragen, wenn bestehende Parkplätze *tatsächlich* verloren gehen. Es kann diesem Umstand bei der Neuberechnung der zulässigen Anzahl Parkplätze Rechnung getragen werden. Voraussetzung ist, dass der Nachweis erbracht wird, dass die neu berechnete Anzahl Parkplätze zu gering ist und sich für den Betrieb nachteilig auswirken würde. In diesen Fällen kann die Parkplatzzahl gemäss dem tatsächlichen Bedarf angemessen erhöht werden, maximal um die Anzahl der verlustig gegangenen Parkplätze (vgl. Erläuterungsbericht).

Diese neue Bestimmung betrifft damit nicht die kantonal geregelte Bestandesgarantie, sondern statuiert die Zulässigkeit von zusätzlichen Parkplätzen bei Betriebserweiterungen unter bestimmten Voraussetzungen. Die Bestimmung wurde vom Kanton in der Vorprüfung nicht beanstandet.

4.4. Abweichungen bei besonderen öffentlichen Interessen – Ansiedlung neuer Firmen und Standortwechsel ansässiger Firmen

Die PPVO 2015 sah zwei Bestimmungen vor, welche Sonderregelungen aus überwiegenden öffentlichen Interessen vorsahen. Die eine betrifft die Sonderregelung in Art. 6 Abs. 1, wonach die Minimal- und Maximalwerte des massgeblichen Bedarfs bei Inventar- und Schutzobjekten, in Quartiererhaltungszonen, Kernzonen sowie in Gebieten mit Sonderbauvorschriften reduziert werden können. Die andere ist in Art. 4 Abs. 2 PPVO 2015 geregelt. Es handelt sich um eine generelle Sonderregelung bei überwiegenden öffentlichen Interessen:

> «Der Bauausschuss kann im Einzelfall vom in Abs. 1 geregelten massgeblichen Bedarf abweichende Regerlungen bewilligen, wenn überwiegende öffentliche Interessen dies erfordern. Eine solche Bewilligung setzt in der Regel ein Mobilitätskonzept gemäss Art. 7 voraus.»

Diese Regelung lässt – ohne Einschränkung – sowohl einer Erhöhung als auch Herabsetzung der massgeblichen Parkplatzzahl aus überwiegenden öffentlichen Interessen zu.

Die PPVO 2017 sieht in Art. 7 die Möglichkeit vor, den gemäss Art. 3 und 4 errechneten Bedarf an Parkplätzen zur Wahrung von vier besonderen öffentlichen Interessen angemessen herabzusetzen oder in den Gebieten 3 und 4 um maximal einen Drittel zu erhöhen:

a: Zum Schutz des Ortsbildes, der Ortskerne, von Schutzobjekten und Freiräumen,
b: Zur Verminderung von regelmässigen Verkehrsstörungen,
c: Beim Standortwechsel ansässiger, grösserer Firmen,
d: Zur Neuansiedlung von grösseren Firmen.

Zu lit. c und d ist festzuhalten, dass die Stadt Winterthur ein hohes Interesse an der Erhaltung bestehender und Schaffung neuer Arbeitsplätzen hat; die Arbeitsplatzdichte liegt in Winterthur tiefer als in anderen grossen Städten; sie soll erhöht werden (vgl. oben Ziffer 2.2.6). Die Stadt steht in einer Konkurrenzsituation zu den umliegenden Gemeinden und dem Kanton Thurgau. Diese kennen keine obere Beschränkung der Parkplatzzahl. Die Parkplatzfrage kann bei der Standortwahl einer Firma eine Rolle spielen. Art. 7 lit. c und d verschaffen der Stadt einen gewissen Spielraum, um bei Standortwechseln ansässiger Firmen und bei Neuansiedlungen mit den Ortschaften der Umgebung konkurrenzfähig zu bleiben. In den Zentrumsgebieten ist eine Erhöhung der Parkplatzzahl jedoch aufgrund der sehr guten ÖV-Erschliessung ausgeschlossen. Auch sollen nur Firmen einer bestimmten Grösse dieser Sonderregelung unterstehen (vgl. unten Ziffer 5 zu Art. 7).

4.5. Lenkungswirksame Bewirtschaftungspflicht

Die PPVO 2015 regelte in Art. 21 die lenkungswirksame Bewirtschaftungspflicht
- von öffentlich zugänglichen Parkplätzen auf öffentlichem Grund und
- für allgemein zugängliche Parkplätze von Kundinnen und Kunden und Besucherinnen und Besuchern von Einkaufs- und Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen ab einer Bagatellgrenze von 10 Parkplätzen pro Parkierungsanlage.

Die PPVO 2017 enthält keine Regelung für die Bewirtschaftungspflicht öffentlicher Parkplätze auf öffentlichem Grund; diese Kategorie Parkplätze fällt nicht in den Geltungsbereich der Parkplatzverordnung, sondern ist Gegenstand der Parkraumplanung und –bewirtschaftung auf öffentlichem Grund (vgl. Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund vom 24. Januar 2005, Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in blauen Zonen [Parkkartenvorschriften] vom 17. Juni 1987, Verordnung betreffend das nächtliche Dauerparieren auf öffentlichem Grund vom 31. Mai 1965).

In Art. 6 Abs. 4 sieht die PPVO 2017 die lenkungswirksame Bewirtschaftungspflicht von Parkplätzen von Kundinnen und Kunden von Einkaufszentren vor. Die lenkungswirksame Bewirtschaftungspflicht anderer spezieller Nutzungen wie öffentlich zugängliche Freizeitanlagen oder Sporteinrichtungen wird im Einzelfall im Rahmen des Mobilitätskonzepts geprüft, das gemäss Art. 8 bei solchen Nutzung verlangt wird. Die lenkungswirksame Bewirtschaftung ist sodann bei stark verkehrserzeugenden Nutzungen gemäss Art. 67a BZO Pflicht.

4.6. Mobilitätskonzept

Gemäss Art. 7 Abs. 1 PPVO 2015 kann der Bauausschuss für Projekte mit mehr als 30 Parkplätzen (massgeblicher Bedarf) in Planungs- und Baubewilligungsverfahren Mobilitätskonzepte verlangen, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind (lit. a bis e).

Die PPVO 2017 sieht in Art. 8 in folgenden Fällen zwingend ein Mobilitätskonzept vor:
- bei Erhöhung der Parkplatzzahl im Zusammenhang mit Schichtwechsel oder Betrieben mit Arbeitsbeginn oder –ende ausserhalb der Betriebszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel (Art. 5 Abs. 2 lit. a);
- bei Erhöhung der Parkplatzzahl im Zusammenhang Betriebserweiterungen (Art. 5 Abs. 2 lit. b);
- bei Herabsetzung der Parkplatzzahl im Zusammenhang mit institutionellem Car-Sharing (Art. 5 Abs. 3 lit. a);
- bei Herabsetzung der Parkplatzzahl im Zusammenhang mit Mehrfachnutzungen (Art. 5 Abs. 3 lit. b);
- bei Herabsetzung der Parkplatzzahl im Zusammenhang mit autoarmer oder autofreier Nutzung (Art. 5 Abs. 3 lit. c);
- beim Standortwechsel ansässiger, grösserer Firmen (Art. 7 lit. C);

- bei Erhöhung der Parkplatzzahl für neue grössere Firmen (Art. 7 lit. d);
- bei Einkaufszentren gemäss Art. 3 Anhang 1;
- bei speziellen Nutzungen gemäss Art. 3 Anhang 1.

Der wesentliche Unterschied liegt darin, dass die PPVO 2015 lediglich eine Kann-Vorschrift statuierte, während die PPVO 2017 in den umschriebenen Fällen zwingend ein Mobilitätskonzept verlangt.

4.7. Fahrtenmodell

Die PPVO 2015 sieht in Art. 9 eine umfassende Regelung der Zahl der Fahrten (Fahrtenmodell) vor. «Der Bauausschuss kann im Planungs- und Baubewilligungsverfahren anstelle oder zusätzlich zu einer maximal zulässigen Zahl der Parkplätze eine maximal zulässige Zahl von Fahrten festlegen» (Abs. 1). Verlangt wird zudem in Abs. 4, dass die Stadt zur Einhaltung der maximal zulässigen Zahl der Fahrten geeignete organisatorische oder verkehrliche Massnahmen sowie Abgaben festlegt.

Die PPVO 2017 verzichtet auf die Regelung von Fahrtenmodellen, deren Festsetzung und Durchsetzung sich in der Praxis als sehr komplex erweisen. Im Rahmen von Gestaltungsplänen (z.B. Gestaltungsplan Werk 1) und Mobilitätskonzepten sind Fahrtenmodelle nach wie vor möglich.

4.8. Gestaltung

Während die PPVO 2015 keine Gestaltungsvorschriften für Parkplätze aufwies, regelt die PPVO 2017 in Art. 13 dazu folgendes:
- Grössere Parkplatzanlagen sind in der Regel mit Bäumen zu begrünen (Abs. 1);
- Die Parkfelder sind mit einem wasserdurchlässigen Belag zu versehen. Abweichungen sind zu begründen (Abs. 2);
- Veloabstellplätze für Bewohnende und Beschäftigte (nicht aber für Kundinnen und Kunden) sind in der Regel zu überdachen (Abs. 3).

4.9. Anschlüsse für Ladevorrichtungen von Elektrofahrzeugen

Die PPVO 2015 statuiert in Art. 15 die Verpflichtung, gedeckte Parkierungsanlagen für Personenwagen und Zweiräder von mehr als 10 Parkplätzen mit baulichen Vorkehrungen für die Realisierung von individuell abrechenbaren Anschlüssen für Ladevorrichtungen von Elektrofahrzeugen zu versehen.

Die PPVO 2017 verzichtet auf eine entsprechende Bestimmung. Der Bereich der Elektromobilität entwickelt sich sehr schnell. Eine diesbezügliche Bestimmung erweist sich rasch als überholt. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass Bauherrschaften bzw. Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen von sich aus diesbezügliche Investitionen tätigen, wenn der Bedarf danach ausgewiesen ist.

4.10. Parkraumplanung und Bewirtschaftung

Die PPVO 2015 regelte in Art. 20, dass der Stadtrat zur Umsetzung der verkehrlichen Ziele im städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK 2010) und im kommunalen Richtplan einen Parkraumplan erstellt, diesen periodisch überarbeitet und dem Grossen Gemeinderat zur Kenntnis bringt (Abs. 1). Der Parkraumplan bezeichne mindestens Lage, Grösse, Bewirtschaftung und vorgesehenen Realisierungszeitpunkt öffentlich zugänglicher Parkierungsanlagen sowie die dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs dienenden Massnahmen zu Lasten des Ersatzabgabefonds (Abs. 2).

Die Parkraumplanung und -bewirtschaftung des öffentlichen Grundes ist nicht Gegenstand der PPVO 2017. Entsprechend enthält sie dazu keine Bestimmung (vgl. oben Ziffer 2.2.4).

4.11. Mindestens 1 Parkplatz pro Grundstück

Die PPVO 2017 sieht neu den Grundsatz vor, dass ausserhalb der Altstadt pro Grundstück mindestens ein Parkplatz erstellt werden kann, aber nicht muss (Art. 2 Abs. 4). Dies entspricht § 242 PGB, wonach die Parkierung bei der Baute auf dem Privatgrund erfolgt und nicht im öffentlichen Strassenraum. Die Bestimmung kommt nur in seltenen Fällen zum Tragen (vgl. unten Ziffer 5 zu Art. 2 Abs. 4). Sie stellt sicher, dass bei einem Einfamilienhaus immer ein Parkplatz möglich ist.

5. Zu den Bestimmungen im Einzelnen

Art. 1 Inhalt und Geltungsbereich

Die PPVO regelt die minimal erforderliche und maximal zulässige Anzahl Parkplätze für Personenwagen, die minimal erforderliche Anzahl Parkplätze für Motorräder und die minimal erforderliche Anzahl Abstellplätze für Velos.

In den Geltungsbereich fallen nur Parkplätze und Abstellplätze auf privatem Grund. Darunter fallen auch Liegenschaften im städtischen oder kantonalen Finanz- und Verwaltungsvermögen wie Schul-, Sport- und Freizeitanlagen, Museen, Theater usw.

Parkplätze auf privatem Grund, die keiner bestimmten Nutzung dienen, sondern der Allgemeinheit zur freien Benützung offenstehen (z.B. Parkhäuser Eulachpassage, Technikum oder Teuchelweiher), fallen nicht in den Geltungsbereich diese Verordnung.

Ausgenommen sind zudem Park- und Abstellplätze im öffentlichen Strassenraum, die der Allgemeinheit zur Verfügung stehen, beispielsweise Parkplätze entlang von Strassen oder auf Plätzen. Diese Parkplätze sind Gegenstand der kommunalen Parkraumplanung bzw. der kommunalen Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund.

Art. 2 Grundsatz

Abs. 1: Die Berechnung der zulässigen Parkplatzzahl erfolgt in drei Schritten. Erster Schritt: Berechnung des Normbedarfs; 2. Schritt: Berechnung der minimal erforderlichen Parkplätze (Pflichtparkplätze) und Zahl der maximal zulässigen Parkplatzzahl unter Berücksichtigung der Verkehrserschliessung (Reduktionsplan); 3. Schritt: Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner, der Betriebe und der Öffentlichkeit.

Abs. 2: In Abs. 2 wird die bei der Berechnung der Anzahl Parkplätze für Personenwagen, Motorräder und Veloabstellplätze geltende Rundungsregel festgelegt.

Abs. 3: In der Altstadt gilt weiterhin der seit 1986 geltende Grundsatz, wonach keine neuen Parkplätze erstellt werden dürfen (vgl. Art. 8 Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze von 1986).

Abs. 4: In Abs. 4 wird der Grundsatz «1 Parkplatz pro Grundstück» festgehalten, wobei dieser in der Altstadt nicht gilt. § 242 PBG verlangt, dass die Parkierung bei der Baute auf dem Privatgrund erfolgt und nicht im öffentlichen Strassenraum. Im Sinne dieses Grundsatzes rechtfertig sich die Regel, dass für ein Grundstück mindestens ein Parkplatz erstell werden

darf, aber nicht erstellt werden muss. Damit wird dem Grundsatz des PBG Rechnung getragen und ausserdem jene Einzelfälle erfasst, in denen aufgrund des Normbedarfs, des Reduktionswertes und der Rundungsregelung kein Parkplatz erstellt werden darf. Es handelt sich um seltene Fälle, in denen die Nutzungsfläche sehr klein, der max. Reduktionsfaktor aber hoch ist.

Beispiel: Wohnfläche = 80 m^2 im Gebiet 1 mit maximal 40 % Parkplätze für Bewohnende. Ergebnis: maximal 0,4 Parkplätze = 0 Parkplätze gemäss Rundungsregel. In diesem Fall käme Abs. 4 zum Tragen, wonach ein Parkplatz pro Grundstück zulässig ist.

Art. 3 Normbedarf

Beim Normbedarf wird auf die bewährten Werte der Wegleitung 1997 abgestützt, insbesondere bei Einkaufzentren.

Art. 4 Verkehrserschliessung der Grundstücke (Reduktionsplan)

Im Gegensatz zu der 2015 abgelehnten Vorlage bildet im vorliegenden Entwurf die Gebietsabgrenzung im Reduktionplan nicht allein der ÖV-Güteklasseplan des Kantons die Grundlage (vgl. oben Ziffer 4.1). Die neue Gebietsabgrenzung berücksichtigt auch, wie nahe ein Grundstück beim Hauptbahnhof und bei den S-Bahnstationen Oberwinterthur, Grüze und Hegi liegt und wie gut diese ÖV-Stationen zu Fuss oder per Velo zu erreichen sind. Je näher ein Wohn- oder Arbeitsort bei den sehr gut oder gut erschlossenen Zentren liegt, desto eher ist der Verzicht auf den Personenwagen gerechtfertigt. Die Überarbeitung des Reduktionsplan im vorliegenden Sinne wurde von Verkehrsfachleuten anlässlich des Denkraums vom 21. Februar 2017 empfohlen (vgl. oben Ziffer 1.7.4).

Der Plan mit den Reduktionsgebieten ist Bestandteil der PPVO. Das Stadtgebiet wird in fünf Reduktionsgebiete eingeteilt, die unterschiedliche Reduktionsfaktoren aufweisen:

Das Gebiet 1 entspricht grösstenteils dem kantonalen Zentrumsgebiet Stadtmitte und geht teilweise über dieses hinaus. Es ist das am zentralsten gelegene Gebiet und zeichnet sich durch eine hohe Nutzungsdichte und eine hervorragende ÖV-Erschliessung aus. Es liegt in Gehdistanz zum Haupt- und Busbahnhof mit Anschluss an die Regional- und Nachtbusse. Es rechtfertigt sich deshalb, die minimal zulässige Parkplatzzahl für alle Nutzerinnen- und Nutzergruppen tiefer anzusetzen, als in der Wegleitung 1997 festgelegt. Zudem wird auch die maximal zulässige Parkplatzzahl aufgrund der zentralen Lage und ausgezeichneten ÖV-Erschliessung gegenüber den Maximalwerten in der Wegleitung 1997 gesenkt.

Die beiden Gebiete 2 umfassen die Zentren um die Bahnhöfe Grüze, Oberwinterthur und Hegi, insbesondere die beiden Gestaltungsplangebiete Umfeld Grüze und Umfeld Hegi, wo sich durchmischte städtische Quartiere mit kurzen Wegen und hochwertigen Freiräumen entwickeln. Die Gebiete 2 sind aufgrund der S-Bahnen und Busangebote sehr gut durch den ÖV erschlossen, was ebenfalls gegenüber der Wegleitung 1997 herabgesetzte Minimal- und Maximalwerte rechtfertigt. Gleichzeitig ist aber zu berücksichtigen, dass die Gebiete 2 nicht mehr so zentral gelegen sind wie das Gebiet 1 und die Werte deshalb etwas höher als im Gebiet 1 anzusetzen sind. Beide Gebiete 2 liegen im kantonalen Zentrumsgebiet Neuhegi und entsprechen den Modal-Split-Zielen der kantonalen Richtplanung.

Zwischen den Zentren um die Bahnhöfe Grüze, Oberwinterthur und Hegi liegt ein grosser Teil des Entwicklungsgebiets Neuhegi/Grüze. Er ist ebenfalls Teil des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur/Grüze. Dieses ausgedehnte – gemäss Bau- und Zonenordnung ausschliesslich der Industriezone zugeordnete Gebiet – ist von hoher Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung von Winterthur. In diesem Industriegebiet bilden die herkömmlichen

industriellen und gewerblichen Nutzung sowie moderne Betriebe, die in Verbindung mit Wissens- und Forschungsarbeitsplätzen sowie Dienstleistungsnutzungen stehen, einen Schwerpunkt. Hingegen sind in diesem Gebiet neue Fachmärkte und neue grössere Verkaufsnutzungen nicht zulässig (vgl. oben Ziffer 2.2.3).

Dieser Teil des kantonalen Zentrumsgebiets ist dem Gebiet 3 zugeordnet, wo höhere Minimal- und Maximalwerte als in den Gebieten 1 und 2 gelten. Es gilt zu vermeiden, dass mit zu einschränkenden Werten die wirtschaftliche Entwicklung dieses – aus gesamtstädtischer Sicht wichtigen – Gebiets gefährdet wird, indem die hiesigen Standorte für Firmen gegenüber den umliegenden Regionen wenig attraktiv gestaltet werden (vgl. oben Ziffer 2.2.6 «Besondere Bedürfnisse der Stadt Winterthur»). Die Erschliessungsqualität und das Parkplatzangebot sind dabei wichtige Kriterien (vgl. dazu die Massnahmen im sGVK und im kantonalen Richtplan Verkehr).

Art. 5 Besondere Verhältnisse:
Abs. 1 Betriebsfahrzeuge
Abs. 2 lit. a Schichtwechsel
Abs. 3 lit. a Institutionelles Car-Sharing
Abs. 3 lit. b Mehrfachnutzung
Abs. 3 lit. c Autoarme und autofreie Nutzung

Die PPVO enthält der PPVO 2015 und Dienstanweisung 2011 analoge Sonderregelungen für Betriebe, die auf Betriebsfahrzeuge angewiesen sind, für Betriebe mit Schichtwechsel, für institutionelles Car-Sharing, Mehrfachnutzungen sowie autoarme und autofreie Nutzungen.

Zu beachten ist, dass Bewohner und Bewohnerinnern bei autoarmer und autofreier Nutzung gemäss PPVO 2017 keinen Anspruch auf eine Parkkarte für Anwohnerinnen und Anwohner in den blauen Zonen haben und sie ihr Fahrzeug auch nachts nicht auf öffentlichem Grund parkieren dürfen. Diese Einschränkung ist im Grundbuch anzumerken.

Art. 5 Besondere Verhältnisse:
Abs. 2 lit. a Arbeitsbeginn oder –ende ausserhalb der Betriebszeiten des ÖV
Abs. 2 lit. b Betriebserweiterung

Abs. 2 lit. a: Neu statuiert die PPVO 2017 in Art. 5 Abs. 2 lit. a eine Sonderregelung für Betriebe mit Arbeitsbeginn oder ende ausserhalb der Betriebszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel. Die Mitarbeitenden dieser Betriebe sind dann auf einen Parkplatz am Arbeitsort angewiesen, wenn ihnen kein genügendes ÖV-Angebot zur Verfügung steht.

Abs. 2 lit. b: Neu ist ausserdem die Sonderregelung für Betriebserweiterungen.

Auf Stadtgebiet gibt es verschiedene Betriebe, die auf ihren Grundstücken rechtmässig über mehr Parkplätze verfügen, als mit der neuen PPVO künftig bewilligt werden könnten. Diese Parkplätze können bei Betriebserweiterungen verloren gehen. Die PPVO bietet die Möglichkeit, die Parkplatzzahl aufgrund des tatsächlichen Bedarfes angemessen zu erhöhen. Dazu braucht es den Nachweis, dass sich die neue zulässige Anzahl Parkplätze auf den Betrieb unzweckmässig auswirken würde (z.B. weil die betrieblichen Abläufe über Jahre hinweg auf eine bestimmte Anzahl Parkplätze ausgerichtet worden sind). In solchen Fällen kann die Parkplatzzahl gemäss dem tatsächlichen Bedarf angemessen erhöht werden, höchstens jedoch um die Anzahl der verlustig gegangenen Parkplätze.

Beispiel: Ein bestehender Betrieb verfügt über 300 Parkplätze für 350 Mitarbeitende. Bei einer Betriebserweiterung um 100 Arbeitsplätze müssen zahlreiche bestandesgeschützte Park-

plätze aufgehoben werden. Für den Erweiterungsbau berechnet sich die zulässige Parkplatzzahl nach den neuen Bestimmungen. Für den bestehenden Betrieb können die verlustig gehenden Parkplätze (max. 300 Parkplätze), falls alle durch den Erweiterungsbau aufgegeben werden müssen), zugestanden und neu angeordnet werden, wenn die Neuberechnung für den Gesamtbetrieb zu einem unzweckmässigen, d.h. unwirtschaftlichen und Nachteile bringenden Ergebnis führt.

Art. 6 Weitere Voraussetzungen

Sofern von den Grundwerten abgewichen wird, ist dies zu begründen und in geeigneter Form nachzuweisen. Fallweise sind sichernde Massnahmen erforderlich. Zusätzlich bewilligte Parkplätze für Dienstfahrzeuge, Schichtbetriebe oder Betriebe mit Arbeitsbeginn und ende ausserhalb der ÖV-Betriebszeiten sind wieder aufzuheben, wenn die Voraussetzungen für die Bewilligung nachträglich wegfallen. Im Gegenzug sind die erforderlichen Parkplätze nachträglich zu erstellen, wenn die infolge Car-Sharing, Mehrfachnutzung oder autofreier bzw. autoarmer Nutzung reduzierte Anzahl nicht ausreicht.

Lenkungswirksame Bewirtschaftungspflicht (Abs. 4):
Die Kundenparkplätze von Einkaufszentren (ab 2‘000 m^2 Verkaufsfläche bzw. 3‘000 m^2 massgebliche Geschossfläche (mGF) sind lenkungswirksam zu bewirtschaften.

Dies gilt nicht für andere spezielle Nutzung wie Schulen, Sporteinrichtungen oder Freizeitanlagen, da deren Grösse und Nutzungsintensität sehr unterschiedlich sind. Es gilt hingegen für diese speziellen Nutzungen, dass Mobilitätskonzepte auszuarbeiten sind (Art. 8 Abs. 2). Im Rahmen derselben kann eine lenkungswirksame Bewirtschaftung der Parkplätze verlangt werden, wenn diese Massnahme, insbesondere aus verkehrlichen Gründen, angezeigt erscheint. Handelt es sich um stark verkehrserzeugende Nutzungen sind die Parkplätze von Kundinnen und Kunden und Besucherinnen und Besuchern zudem gestützt auf Art. 67a BZO lenkungswirksam zu bewirtschaften.

Art. 7 Abweichungen bei besonderen öffentlichen Interessen

Abweichungen zum Schutz des Ortsbildes, von Schutzobjekten und Freiräumen sind bereits heute gestützt auf § 238 PBG möglich und waren auch in der Vorlage 2015 vorgesehen. Die PPVO sieht zudem - wie auch die Dienstanweisung 2011 - explizit eine Sonderregelung bei Verkehrsstörungen auf dem übergeordneten und lokalen Strassennetz vor.

Neu statuiert die PPVO die Möglichkeit, grössere Firmen, die sich in Winterthur in den Gebieten 3 und 4 neu ansiedeln, bis zu einem Drittel mehr Parkplätze zuzugestehen, falls der Bedarf dafür ausgewiesen ist. Das Gleiche gilt, wenn eine in Winterthur ansässige grössere Firma ihren Standort in das Gebiete 3 oder 4 verlegt. Als grössere Firma im Sinne dieser Bestimmung gelten Betriebe mit einer massgeblichen Geschossfläche (mGF) von etwa 1‘800 m^2. Dies entspricht bei industrieller und gewerblicher Fabrikation bzw. Dienstleistungsbetrieben rechnerisch einem Betrieb mit 30 bzw. ca. 40 Arbeitsplätzen. Die Stadt Winterthur hat ein hohes Interesse am Erhalt von bestehenden und an der Schaffung von neuen Arbeitsplätzen und der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit (vgl. oben Ziffer 4.4). Die neue Bestimmung verschafft – ohne damit das Rechtsgleichheitsgebot zu verletzen – einen gewissen Spielraum, um bei Neuansiedlungen und bei Standortwechseln mit den Ortschaften in der Umgebung konkurrenzfähig zu bleiben. In den Zentrumsgebieten (vgl. Reduktionsplan Gebiete 1 und 2) ist eine Erhöhung der Parkplatzzahl jedoch aufgrund der sehr guten ÖV-Erschliessung ausgeschlossen.

Art. 8 Mobilitätskonzept

Wenn von der Normalberechnung abgewichen werden soll, weil besondere Verhältnisse (z.B. spezielle Nutzungen, insbesondere autoarme Nutzung) vorliegen, ist ein Mobilitätskonzept zu verlangen. Mit diesem muss nachgewiesen werden, dass das geplante Parkplatzangebot der erwarteten Parkplatznachfrage genügt, eine funktionierende Verkehrserschliessung auf privatem Grund sichergestellt ist und die Zunahme von Leistungskapazitätsengpässen auf dem übergeordneten oder lokalen Strassennetz verhindert wird. Um den Qualitätsstandard bei Mobilitätskonzepten sicherzustellen, werden in der Verordnung Mindestinhalte festgelegt.

Art. 9 Rollstuhlzugängliche Parkplätze

Die Bundesgesetzgebung zum hindernisfreien Bauen im Behindertengleichstellungsgesetz wird auf kantonaler Ebene in §§ 239a–239d PBG sowie § 34 Besondere Bauverordnung I (BBV I) umgesetzt. Zu beachten ist sodann, dass gemäss § 3 BBV I die Norm SIA 500:2009: Hindernisfreie Bauten als Richtlinien und Normalien zu beachten ist.

Art. 10 Minimalbedarf für Motorräder

Motorräder und Motorroller werden oft im Trottoirbereich oder in Veloabstellanlagen parkiert, wo sie den Fussverkehr oder die abgestellten Velos behindern können. Angesichts des begrenzten Strassenraums und des Trends zu Motorrädern und Motorrollern soll auch für diese ein Minimalbedarf an Parkplätzen in der PPVO vorgeschrieben werden. In der Stadt Winterthur liegt das Verhältnis der eingelösten Autos und Motorräder bei etwa 10:1. Es ist deshalb sachgerecht, dass für Motorräder mindestens ein Zehntel der für Personenwagen minimal erforderlichen Parkplätze erstellt werden muss.

Art. 11 Minimalbedarf für Velos

Die minimal erforderliche Anzahl Abstellplätze für Velos richtet sich wie bei Personenwagen nach der Nutzweise und der Kategorie der Benutzerinnen und Benutzer. Die Werte orientieren sich an der kantonalen Wegleitung 1997 (Stufe C) sowie an der Schweizer Norm 640 065: Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen. Sie entsprechen den Bedarfswerten der PPVO 2015.

Bei nachweislich kleinerem Bedarf an Veloabstellplätzen, z.B. aufgrund ausgeprägter Hanglage, kann die Baubehörde tiefere Zahlen bewilligen.

Art. 12 Lage und Sicherstellung und Art. 13 Gestaltung

Park- und Abstellplätze sind grundsätzlich auf dem Grundstück selber zu erstellen oder in nützlicher Entfernung auf einem privaten Drittgrundstück nachzuweisen. Es wird bewusst auf eine exakte Distanzangabe verzichtet. Die Beurteilung, ob die Parkplätze noch in nützlicher Entfernung liegen, hat nach der jeweils gültigen Rechtsprechung zu erfolgen. Die Gerichte erachten aktuell eine Distanz von 300 m als zulässig.

Die Parkplätze sind nach Möglichkeit in die Baute zu integrieren. Als grössere Parkplatzanlagen, die in der Regel mit Bäumen zu begrünen sind, gelten oberirdische Anlagen ab 10 Parkplätzen. Es ist mindestens ein Baum pro 10 Parkplätze zu pflanzen.
Die Parkfelder sind mit einem wasserdurchlässigen Belag zu versehen. Abweichungen sind in begründeten Fällen wie bei Vorliegen von belastetem Untergrund möglich.

Art. 14 - 16 Ersatzabgabe

Das PBG regelt in § 246, dass Ersatzabgaben zu leisten sind, wenn die Pflichtparkplätze für Personenwagen nicht realisiert werden können und auch keine Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage möglich ist. Die PPVO stützt sich auf diese Bestimmungen und ermächtigt den Stadtrat, die Einzelheiten in einer Richtlinie zu regeln.

Art. 17 - 19 Übergangs- und Schlussbestimmungen

Die Schlussbestimmungen enthalten Regelungen zum Umgang mit hängigen Baugesuchen, zur formellen Ausserkraftsetzung der bisherigen Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze und zur Inkraftsetzung der neuen PPVO.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist der Vorsteherin des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon

Beilagen:
- Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung PPVO)
- Erläuterungsbericht zur Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, PPVO) gemäss Art. 47 RPV und § 7 PBG vom 24. November 2017
- Bericht über die öffentliche Mitwirkung vom 24. November 2017 bis 21. Februar 2018

Stadt Winterthur

Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, PPVO)

Vom Grossen Gemeinderat festgesetzt am: xx.xx.xxxx

Von der Baudirektion des Kantons Zürich genehmigt am: xx.xx.xxxx

Fassung vom 20. Juni 2018

Inhaltsverzeichnis Seite

I.	**Allgemeine Bestimmungen**	**3**
Art. 1	Inhalt und Geltungsbereich	3
II.	**Personenwagen**	**3**
Art. 2	Grundsatz	3
Art. 3	Normbedarf	3
Art. 4	Verkehrserschliessung der Grundstücke (Reduktionsplan)	3
Art. 5	Besondere Verhältnisse	4
Art. 6	Weitere Voraussetzungen	5
Art. 7	Abweichungen bei besonderen öffentlichen Interessen	5
Art. 8	Mobilitätskonzept	5
Art. 9	Rollstuhlzugängliche Parkplätze	6
III.	**Motorräder und Velos**	**6**
Art. 10	Minimalbedarf für Motorräder	6
Art. 11	Minimalbedarf für Velos	6
IV	**Lage, Sicherstellung, Gestaltung**	**6**
Art. 12	Lage und Sicherstellung	6
Art. 13	Gestaltung	7
V	**Ersatzabgabe**	**7**
Art. 14	Abgabepflicht	7
Art. 15	Rückforderung	7
Art. 16	Höhe und Verwendung der Ersatzabgabe	7
VI	**Übergangs- und Schlussbestimmungen**	**7**
Art. 17	Anwendbares Recht	7
Art. 18	Aufhebung bisherigen Rechts	7
Art. 19	Inkraftsetzung	7

Parkplatzverordnung (PPVO)

vom xx.xx.xxxx

Die Stadt Winterthur erlässt, gestützt auf §§ 242 ff. des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG), nachstehende Verordnung über Fahrzeugabstellplätze:

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Inhalt und Geltungsbereich

Diese Verordnung legt fest, wie viele Parkplätze für Personenwagen und Motorräder und wie viele Abstellplätze für Velos auf privatem Grund erforderlich und zulässig sind.

II. Personenwagen

Art. 2

Grundsatz

[1] Die Minima (Pflichtparkplätze) und Maxima der zulässigen Parkplätze bemessen sich nach der Nutzungsart des Gebäudes (Normbedarf), der Verkehrserschliessung der Grundstücke sowie den besonderen Verhältnissen und besonderen öffentlichen Interessen.

[2] Die Zahl der Parkplätze wird für jede Nutzungsart am Schluss der Berechnung ab einem Bruchteil von 0.5 aufgerundet.

[3] In der Altstadt dürfen keine neuen Parkplätze erstellt werden.

[4] Ausserhalb der Altstadt darf pro Grundstück mindestens ein Parkplatz erstellt werden.

Art. 3

Normbedarf

Der Normbedarf an Parkplätzen ist gemäss der Tabelle in Anhang 1 zu ermitteln.

Art. 4

Verkehrserschliessung der Grundstücke (Reduktionsplan)

[1] Der Bedarf an Parkplätzen ist unter Berücksichtigung der Verkehrserschliessung des Grundstücks aufgrund der Gebietszuteilung gemäss Reduktionsplan (Anhang 2) in Prozentsätzen des Normbedarfs zu ermitteln:

Parkplätze (PP) für Gebietszuteilung gemäss Reduktionsplan	Bewohnende		Beschäftigte		Besuchende und Kundschaft	
	min. %	max. %	min. %	max. %	min. %	max. %
Gebiet 1 (Zentrum um Hauptbahnhof)	20	40	10	25	20	35
Gebiet 2 (Zentren um Bahnhöfe Grüze und Oberwinterthur)	30	50	20	30	30	40
Gebiet 3 (Stadtgebiete mit guter Bus-Erschliessung	30	65	20	45	30	60
Gebiet 4 (Übriges Stadtgebiet)	45	85	30	65	45	80
Gebiet 5 Aussenwachten ohne ÖV-Erschliessung nach individueller Beurteilung						

[2] Der Stadtrat kann den Reduktionsplan anpassen, wenn sich die Verkehrserschliessung eines Gebietes massgeblich verändert hat.

Art. 5

Besondere Verhältnisse

[1] Für Fahrzeuge, die ausschliesslich Betriebszwecken dienen, kann die Zahl der insgesamt zulässigen Parkplätze angemessen erhöht werden. Als Betriebsfahrzeuge gelten Servicefahrzeuge und vergleichbare, für den Betrieb notwendige Fahrzeuge, die auf den Betrieb eingelöst sind.

[2] Eine angemessene Erhöhung der nach Art. 3 und 4 errechneten maximal zulässigen Parkplatzzahl ist zulässig,

a. für Betriebe mit Schichtwechsel ausserhalb der Hauptverkehrszeiten und Betriebe mit Arbeitsbeginn oder -ende ausserhalb der Betriebszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel,

b. für Betriebserweiterungen in den Gebieten 3 und 4, die zum Verlust von bestehenden Parkplätzen führen, und wenn die nach Art. 3 und 4 zulässige Parkplatzzahl zu einem für den Betrieb unzweckmässigen Ergebnis führt.

[3] Eine angemessene Herabsetzung der nach Art. 3 und 4 errechneten minimal erforderlichen Parkplatzzahl ist zulässig,

a. wenn auf dem Grundstück Parkplätze für institutionelles Car-Sharing angeboten werden,

b. bei nachgewiesener, zeitlich gestaffelter Mehrfachnutzung,

c. bei autoarmer oder autofreier Nutzung, wobei nur die Anzahl Parkplätze für die Bewohnenden und Beschäftigen herabsetzbar ist, und nur, sofern ein Nachweis für den herabgesetzten Bedarf erbracht und im Grundbuch angemerkt wird, dass Bewohnende und Betriebe auf den Anspruch auf eine Parkkarte in der blauen Zone und eine Bewilligung für das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund verzichten.

Art. 6

Weitere Voraussetzungen

[1] Der zusätzliche oder verminderte Bedarf nach Art. 5 ist zu begründen.

[2] Die Verpflichtung, die nach Art. 5 Abs. 1 und Abs. 2 lit. a zusätzlich geschaffenen Parkplätze wieder aufzuheben, falls die Voraussetzungen dafür weggefallen sind, ist vor Baubeginn im Grundbuch anzumerken.

[3] Die Verpflichtung, die erforderlichen Pflichtparkplätze nachträglich zu erstellen, falls die nach Art. 5 Abs. 3 herabgesetzte Parkplatzzahl nicht ausreicht, ist vor Baubeginn im Grundbuch anzumerken.

[4] Kundenparkplätze von Einkaufszentren gemäss Anhang 1 sind lenkungswirksam zu bewirtschaften.

Art. 7

Abweichungen bei besonderen öffentlichen Interessen

Zur Wahrung folgender öffentlicher Interessen kann der gemäss Art. 3 und 4 errechnete Bedarf an Parkplätzen angemessen herabgesetzt oder in den Gebieten 3 und 4 bis maximal um einen Drittel erhöht werden:

a. Zum Schutz des Ortsbildes, der Ortskerne, von Schutzobjekten und Freiräumen,

b. Zur Verminderung von regelmässigen Verkehrsstörungen,

c. Beim Standortwechsel ansässiger, grösserer Firmen,

d. Zur Neuansiedlung von grösseren Firmen.

Art. 8

Mobilitätskonzept

[1] Mit einem Mobilitätskonzept werden bei Vorliegen von besonderen Verhältnissen Massnahmen aufgezeigt, die den verursachten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr abstimmen.

[2] Mit der Erhöhung oder Herabsetzung gemäss Art. 5 Abs. 2 und Abs. 3, Art. 7 lit. c und d sowie bei Einkaufszentren und speziellen Nutzungen gemäss Anhang 1 ist ein Mobilitätskonzept einzureichen.

[3] Ein Mobilitätskonzept muss in der Regel mindestens folgende Aspekte behandeln:

a. Ziel des Konzepts,

b. Zusammenspiel von Parkplatz-Angebot und erwarteter Parkplatz-Nachfrage,

c. Parkplatzbewirtschaftung,

d. Ausstattung der Parkplatzanlagen,

e. Information und Anreize zur Benützung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs,

f. Monitoring und Zuständigkeit für den Vollzug,

g. Massnahmen für den Fall, dass die Ziele nicht erreicht werden.

Art. 9

Rollstuhlzugängliche Parkplätze

Für Bauten und Anlagen im Geltungsbereich des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz) richtet sich die Anzahl erforderlicher rollstuhlzugänglicher Parkplätze sowie deren Lage und Ausgestaltung nach der jeweils geltenden Fassung der Norm SIA 500, Hindernisfreie Bauten.

III. Motorräder und Velos

Art. 10

Minimalbedarf für Motorräder

Für Motorräder ist mindestens ein Zehntel der für Personenwagen minimal erforderlichen Parkplätze zu erstellen.

Art. 11

Minimalbedarf für Velos

[1] Die minimal erforderliche Zahl an Veloabstellplätzen ist gemäss der Tabelle in Anhang 3 zu ermitteln.

[2] Bei geringem Bedarf an Veloabstellplätzen kann auf begründetes Gesuch hin der Minimalbedarf nach Abs. 1 herabgesetzt werden, beispielsweise bei Grundstücken an ausgeprägten Hanglagen.

IV Lage, Sicherstellung, Gestaltung

Art. 12

Lage und Sicherstellung

[1] Die erforderlichen Parkplätze für Personenwagen und Motorräder sind auf dem Grundstück oder in nützlicher Entfernung zu erstellen und nach Möglichkeit in die Baute zu integrieren.

[2] Liegen minimal erforderliche Parkplätze nicht auf dem pflichtigen Grundstück selbst, ist der dauernde Bestand bei den beteiligten Grundstücken durch öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch sicherzustellen.

[3] Die Kunden- und Besucherparkplätze sowie Parkplätze für Schichtbetriebe und Betriebsfahrzeuge sind als solche zu kennzeichnen.

[4] Veloabstellplätze sind auf dem Grundstück an gut zugänglicher und zweckmässiger Lage anzuordnen.

Art. 13

Gestaltung

[1] Grössere Parkplatzanlagen sind in der Regel mit Bäumen zu begrünen.

[2] Die Parkfelder sind mit einem wasserdurchlässigen Belag zu versehen. Abweichungen sind zu begründen.

[3] Veloabstellplätze für Bewohnende und Beschäftigte sind in der Regel zu überdachen.

V Ersatzabgabe

Art. 14

Abgabepflicht

Wer die minimal erforderlichen Parkplätze für Personenwagen nicht erstellen kann oder darf und sich auch nicht an einer Gemeinschaftsanlage beteiligen kann, hat eine Ersatzabgabe zu leisten.

Art. 15

Rückforderung

Werden durch eine Ersatzabgabe abgelöste Parkplätze innert 10 Jahren nach rechtskräftiger Festsetzung nachgewiesen, können die hierfür geleisteten Abgaben ohne Zins zurückgefordert werden.

Art. 16

Höhe und Verwendung der Ersatzabgabe

Der Stadtrat erlässt Richtlinien über die Bemessung und Verwendung der Ersatzabgaben.

VI Übergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 17

Anwendbares Recht

Die zur Zeit der Inkraftsetzung dieser Verordnung von der zuständigen Baubehörde noch nicht erledigten Baugesuche unterliegen den neuen Vorschriften.

Art. 18

Aufhebung bisherigen Rechts

Diese Verordnung ersetzt die Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze vom 27. Oktober 1986.

Art. 19

Inkraftsetzung

Der Stadtrat setzt diese Verordnung nach Rechtskraft der kantonalen Genehmigung in Kraft.

Winterthur, xx.xx.xxxx

Im Namen des Grossen Gemeinderates:

Die Präsidentin: XXX

Der Ratsschreiber: Marc Bernhard

Anhang 1: Normbedarf für Parkplätze für Personenwagen (Art. 3):

Parkplätze (PP) für Nutzungsart	Bewohnende oder Beschäftigte	Besuchende und Kundschaft
Wohnen	1 PP/Wohnung oder 1 PP/80 m^2 mGF [1, 2]	+10 % der Bewohner-PP
Verkaufsgeschäfte[3, 6]		
Lebensmittel	1 PP/150 m^2 mGF	1 PP/30 m^2 mGF
Nicht-Lebensmittel	1 PP/200 m^2 mGF	1 PP/70 m^2 mGF
Einkaufszentren (gemäss BBV II ab 2'000 m^2 Verkaufsfläche bzw. 3'000 m^2 mGF) mit Mischnutzung: Grossverteiler (inkl. Lebensmittel), Fachmärkte, Hobby, Mode, Möbel, Restaurants etc.	1 PP/250 m^2 mGF	1 PP/60 m^2 mGF
Gastbetriebe[6]		
Restaurant, Café	1 PP/40 Sitzplätze	1 PP/6 Sitzplätze
Konferenzräume, Säli	-	1 PP/10 Sitzplätze
Hotel	1 PP/7 Zimmer	1 PP/2 Zimmer
Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen, Gewerbe und Industrie[3, 6]		
Publikumsorientierte Dienstleistungsbetriebe[4]	1 PP/80 m^2 mGF	1 PP/100 m^2 mGF
Nicht publikumsorientierte Dienstleistungsbetriebe[5]	1 PP/80 m^2 mGF	1 PP/300 m^2 mGF
Industrielle und gewerbliche Fabrikation	1 PP/150 m^2 mGF	1 PP/750 m^2 mGF
Lagerflächen	1 PP/500 m^2 mGF	-
Für **spezielle Nutzungen** wie Schulen, Sporteinrichtungen, Freizeitanlagen, Mischnutzungen mit hohem Anteil Kino, Theater wird der Bedarf unter Beachtung der einschlägigen Schweizer Norm SN 640 281 des VSS (Schweiz. Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) fallweise bestimmt.		

[1] Wo zwei Bemessungskriterien erwähnt sind, kann die Bauherrschaft den für sie günstigeren Wert wählen.

[2] Als massgebliche Geschossfläche (mGF) gilt die Fläche aller dem Wohnen, dem Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder dafür verwendbaren Räume in Voll-, Unter- und Dachgeschossen, unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessung und der Sanitärräume samt den inneren Trennwänden.

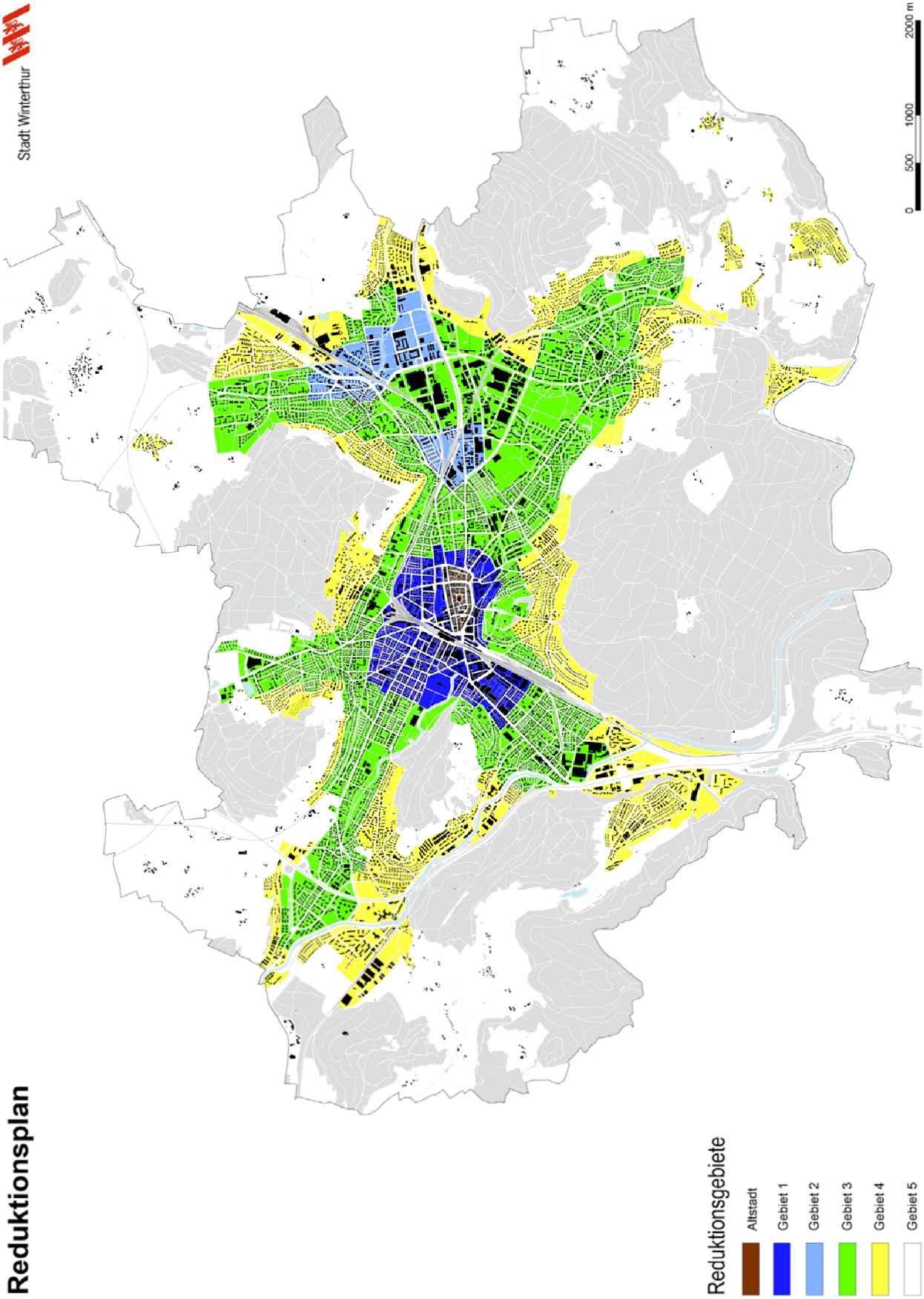
[3] Gemischte Betriebe sind in entsprechende Teile aufzugliedern.

[4] Beispiele: Bank, Praxis, Coiffeur, Reisebüro, chemische Reinigung

[5] Beispiele: Handwerksbetrieb ohne Ladenbetrieb

[6] Güterumschlag/Anlieferung separat

Anhang 2: Reduktionsplan (Art. 4):



Anhang 3: Minimalbedarf für Velos (Art. 11):

Veloabstellplätze (VP) für Nutzungsart	Bewohnende oder Beschäftigte	Besuchende und Kundschaft
Wohnen	1 VP/Zimmer oder 1 VP/40 m^2 mGF [1, 2]	-
Verkaufsgeschäfte[3]		
Lebensmittel	1 VP/200 m^2 mGF	1 VP/50 m^2 mGF
Nicht-Lebensmittel	1 VP/200 m^2 mGF	1 VP/150 m^2 mGF
Gastbetriebe (Restaurant, Café, Konferenzräume, Hotel)	1 VP/5 Beschäftige	1 VP/5 Sitzplätze; 1 VP/10 Zimmer
Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen, Gewerbe und Industrie[3]		
Publikumsorientierte Dienstleistungsbetriebe[4]	1 VP/200 m^2 mGF	1 VP/250 m^2 mGF
Nicht publikumsorientierte Dienstleistungsbetriebe und Gewerbe[5]	1 VP/200 m^2 mGF	1 VP/500 m^2 mGF
Industrielle und gewerbliche Fabrikation	1 VP/400 m^2 mGF	-
Für **spezielle Nutzungen** wie Schulen, Sporteinrichtungen, Freizeitanlagen, Einkaufszentren, Mischnutzungen mit hohem Anteil Kino, Theater oder Einkauf wird der Bedarf unter Beachtung der einschlägigen Schweizer Norm SN 640 065 des VSS (Schweiz. Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) fallweise bestimmt.		

[1] Wo zwei Bemessungskriterien erwähnt sind, kann die Bauherrschaft den für sie günstigeren Wert wählen.

[2] Als massgebliche Geschossfläche (mGF) gilt die Fläche aller dem Wohnen, dem Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder dafür verwendbaren Räume in Voll-, Unter- und Dachgeschossen, unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessung und der Sanitärräume samt den inneren Trennwänden.

[3] Gemischte Betriebe sind in entsprechende Teile aufzugliedern.

[4] Beispiele: Bank, Praxen, Coiffeur, Reisebüro, chemische Reinigung.

[5] Beispiele: Handwerksbetriebe ohne Ladenbetrieb.

Stadt Winterthur

Erläuterungsbericht zur Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, PPVO)

Gemäss Art. 47 RPV und § 7 PBG

20. Juni 2018

Projektteam

Josef Lisibach, Stadtrat, Vorsteher Departement Bau (Projektgesamtverantwortung)

Lena Ruoss, Leiterin Baupolizei, Departement Bau (Projektleitung)

Walter Bauer, Leiter Rechtsdienst, Baupolizei, Departement Bau

Raffael Noesberger, Leiter Verkehrplanung, Tiefbauamt, Departement Bau (bis November 2017)

Sven Sobernheim, Verkehrsplanung, Tiefbauamt, Departement Bau (ab November 2017)

Lukas Mischler, Departementssekretär, Departement Bau

Felix Helg, HELG-CONSOLTING, Winterthur (Projektberatung)

Planungsbüro

Reto Wild, Raumplaner, Suter • von Känel • Wild AG, Zürich

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 4
2. Parkplatzverordnung (PPVO) 12
3. Wirkung 21
4. Vorwirkung 23
5. Mitwirkung 24
Anhang: Fallbeispiele 24

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Verordnung der Stadt Winterthur über die Fahrzeugabstellplätze vom 27. Oktober 1986 entspricht seit den 1990er-Jahren nicht mehr dem übergeordneten kantonalen Planungs- und Baugesetz (PBG). Seit 2011 dient die Dienstanweisung des Winterthurer Stadtrats als Grundlage für die Berechnung der zulässigen Parkplatzzahl. Die Dienstanweisung basiert auf der Wegleitung der kantonalen Baudirektion vom Oktober 1997 zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen (nachfolgend Wegleitung 1997)[1].

Der Bedarf für eine neue, demokratisch legitimierte Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, PPVO) ist ausgewiesen und unbestritten. Er hat in den letzten Jahren zu verschiedenen politischen Vorstössen und zu aufsichtsrechtlichen Verfahren vor dem Bezirksrat Anlass gegeben. Es wurden mehrere Versuche unternommen, die Parkplatzverordnung zu revidieren. Die letzte Revisionsvorlage wurde vom Stimmvolk am 18. Oktober 2015 mit einem Mehr von 60,1 Prozent abgelehnt. Es folgte ein neuer Revisionsprozess unter Beteiligung der Befürworter und Gegner der verworfenen Vorlage sowie unter Beizug von Fachleuten von innerhalb und ausserhalb der Verwaltung.

Die neue PPVO schafft eine im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren erlassene gesetzliche Grundlage für die Berechnung der minimal erforderlichen und maximal zulässigen Parkplatzzahl für Personenwagen sowie die minimal erforderliche Zahl der Parkplätze für Motorräder bzw. Abstellplätze für Velos auf privatem Grund. Sie beseitigt die seit Jahren bestehende Rechtsunsicherheit, die mangels einer genügenden gesetzlichen Grundlage entstanden ist.

Die Stadt Winterthur nutzt mit dieser Vorlage den ihr im Rahmen der Gemeindeautonomie zustehenden Handlungsspielraum im kommunalen Gesetzgebungsprozess und schafft eine spezifische, auf die Bedürfnisse der Stadt zugeschnittene gesetzliche Grundlage für die Parkplatzberechnung im Baubewilligungsverfahren.

Im Kapitel 1.2 und 1.3 werden die wichtigsten Bezüge zwischen der PPVO 2017 und den kantonalen und kommunalen Rahmenbedingungen erläutert und die speziellen Bedürfnisse der Stadt Winterthur dargelegt.

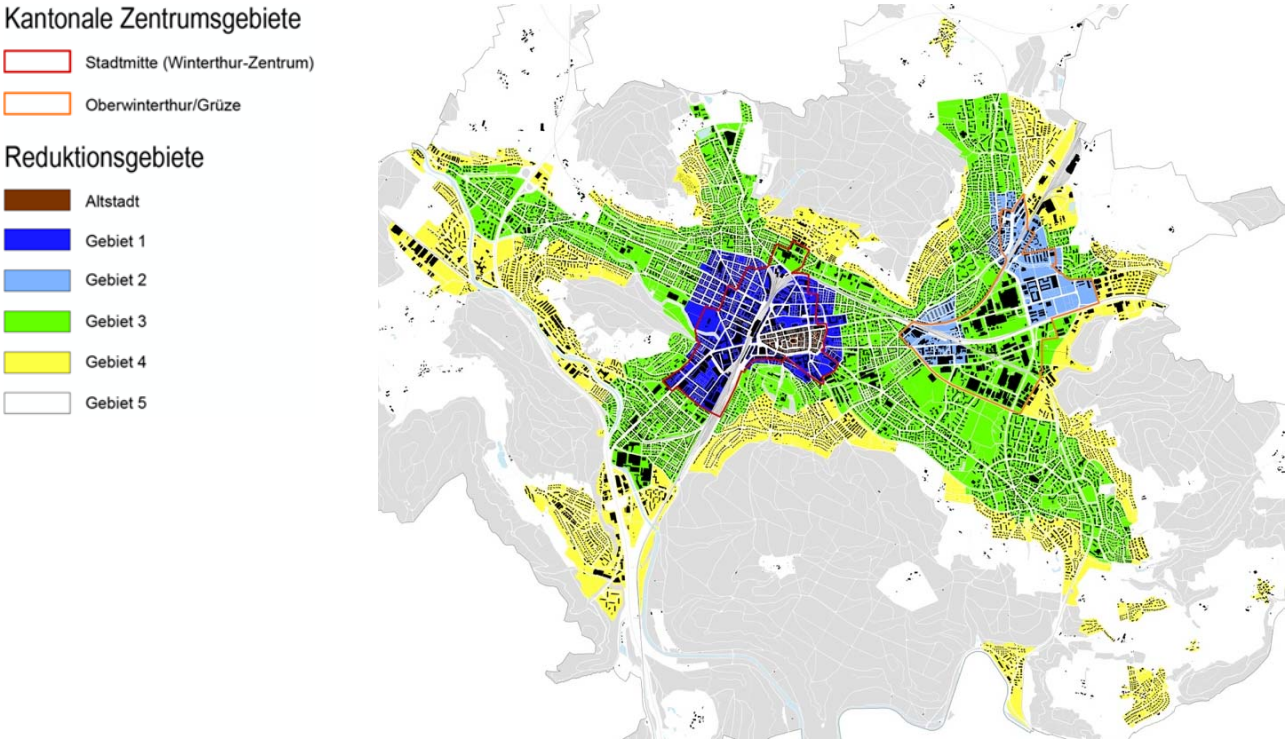
[1] www.stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/planen-und-bauen/baubewilligungsverfahren/parkplatzberechnung

1.2 Kantonale Rahmenbedingungen

Kantonaler Richtplan

Die Regelung der Parkplätze in der Stadt Winterthur erfolgt abgestimmt auf die kantonalen Vorgaben. Der kantonale Richtplan[2] umschreibt in den Leitlinien die Zielsetzung, wonach der Mehrverkehr (ohne Fuss- und Veloverkehr) zur Hälfte durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) aufzunehmen ist. Dabei müssen die kantonalen Zentrumsgebiete zur Erreichung des Modalsplit-Ziels einen besonders hohen ÖV-Anteil aufweisen. Bezüglich der Stadt Winterthur hat der Kanton die beiden Zentren Stadtmitte (Winterthur-Zentrum) und Oberwinterthur/Grüze als kantonale Zentrumsgebiete ausgeschieden.

Im Reduktionsplan der neuen PPVO liegt das kantonale Zentrumsgebiet Stadtmitte im Gebiet 1 und stimmt weitgehend mit dem Zentrum um den Hauptbahnhof überein. Im zweiten Teilgebiet des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur/Grüze liegen die S-Bahnhöfe Grüze sowie Oberwinterthur und Hegi. In diesen zentral gelegenen Gebieten ist die maximal zulässige Parkplatzzahl stärker beschränkt als in den Gebieten 3 und 4. Soweit das kantonale Zentrumsgebiet Oberwinterthur/Grüze gemäss der städtischen Bau- und Zonenordnung (BZO) der Industriezone zugeordnet ist, wird es im Reduktionsplan dem Gebiet 3 zugewiesen. Zur Begründung ist auf die nachfolgenden Ausführungen unter Ziffer 1.3 und zu Art. 4 zu verweisen.



Ausschnitt Reduktionsplan der neuen PPVO mit gekennzeichneten kantonalen Zentrumsgebieten

[2] http://www.are.zh.ch/internet/baudirektion/are/de/raumplanung/kantonaler_richtplan.html

Kantonaler Massnahmenplan Luftreinhaltung

Der Kanton empfiehlt den Gemeinden, im Massnahmenplan Luftreinhaltung, Teilrevision 2016[3], ihre kommunalen Parkierungsvorschriften unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten an die Wegleitung 1997 anzupassen.

Die Stadt Winterthur folgt der kantonalen Empfehlung. Die in der Wegleitung 1997 festgelegten Werte für die maximal zulässigen Parkplätze werden nicht überschritten. Die minimalen Werte der Wegleitung werden hingegen insbesondere bei Wohnnutzungen unterschritten, da es immer mehr Haushalte gibt, die über kein eigenes Auto verfügen (gemäss Mikrozensus Verkehr 2015 haben 37% der Winterthurer Haushalte kein Auto), und Bauherrschaften nicht gezwungen werden sollen, teure Parkplätze zu erstellen, für die keine Nachfrage besteht.

Kantonale Wegleitung 1997

Die Wegleitung 1997 basiert auf einem vereinfachten Modell, wonach die Parkplatzzahl am Zielort aufgrund der ÖV-Güteklasse eingeschränkt wird, um damit den Autoverkehr möglichst gering zu halten.

Ob einer Parkplatzzahlbeschränkung diese Wirkung zukommt, ist in der Bevölkerung umstritten. Sie wird von Verkehrsfachleuten aber grundsätzlich bejaht.

Die Wirkung von Parkplatzbeschränkungen in Parkplatzverordnungen kann dabei höchstens pauschal abgeschätzt werden, da sie von zahlreichen, teilweise kaum steuerbaren oder bestimmbaren Parametern abhängt, beispielsweise

- vom Neu- und Umbaupotential,
- vom effektiv realisierten Bauvolumen,
- von den tatsächlich realisierten Nutzungen und der davon abhängigen Fahrtenerzeugungsrate,
- vom tatsächlich ausgeschöpften Spielraum, den die PPVO den Grundeigentümern und Grundeigentümerinnen mit Minimal- und Maximalwerten gewährt,
- von den Kapazitäten des Strassennetzes,
- vom konkreten Verhalten der Verkehrsteilnehmer aufgrund individueller Komfortansprüche,
- von den negativen Effekten infolge zu geringer Parkplatzzahl,
- von den gegebenen Alternativen zum eigenen Personenwagen.

Das Modell der kantonalen Wegleitung hat sich aber in den Gemeinden im Kanton Zürich (und auch in anderen Kantonen) insgesamt bewährt, weshalb es auch der neuen PPVO zugrunde liegt. Im Einzelfall kann es aber zu unzweckmässigen oder als stossend empfundenen Resultaten führen. Die neue PPVO enthält daher Regelungen, um im Einzelfall angemessen reagieren zu können.

[3] http://www.awel.zh.ch/internet/baudirektion/awel/de/luft_klima_elektrosmog/massnahmenplan.html

1.3 Kommunale Rahmenbedingungen

Kommunaler Richtplan und städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)

Mit dem kommunalen Richtplan Verkehr[4] und dem vom Parlament im Jahr 2011 einstimmig verabschiedeten städtischen Gesamtverkehrskonzept[5] (sGVK) verfügt die Stadt Winterthur über ein zusammenhängendes, auf verschiedene Massnahmen abgestimmtes Gesamtpaket, das aufzeigt, wie das Ziel eines langfristig funktionierenden Verkehrssystems erreicht werden kann.

Das sGVK nimmt die Forderung des kommunalen Richtplans Verkehr auf, wonach der Anteil des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs am Ziel-, Quell- und Binnenverkehr bis ins Jahr 2025 mindestens um 8 Prozentpunkte gegenüber 2005 zu erhöhen ist.

Das sGVK umfasst zahlreiche Massnahmen zur Zielerreichung wie Infrastrukturbauten für den öffentlichen Verkehr, für den motorisierten Individualverkehr sowie für den Velo- und Fussverkehr und enthält zudem Vorgaben für das Mobilitäts- und Verkehrsmanagement sowie für die Parkierung. Darunter fallen beispielsweise die Parkraumplanung für den öffentlichen Strassenraum, Mobilitätskonzepte für Areale, autoarme Nutzungen, Fahrtenmodelle sowie die Parkplatzverordnung.

Die PPVO trägt auf verschiedene Weise zur Zielerreichung des sGVK bei. Zum einen weist sie für die Wohnnutzung tiefe Minimal- und Maximalwerte für Parkplätze auf. Dies fällt deshalb ins Gewicht, weil zurzeit vor allem der Wohnungsbau boomt. Zum anderen schränkt die PPVO die Beschäftigten- und Kundenparkplätze in den Zentrumsgebieten massgeblich ein. Ausserdem lässt sie eine Parkplatzzahlminderung für institutionelles Car-Sharing, für zeitlich gestaffelte Mehrfachnutzungen sowie für autoarme und autofreie Nutzungen zu und statuiert die Pflicht, bei Erhöhungen bzw. Herabsetzungen der maximal bzw. minimal festgelegten Parkplatzzahl, ein Mobilitätskonzept einzureichen. Zudem werden Minimalwerte für Veloabstellplätze und Motorräder festgelegt. Im Weiteren führt die neue PPVO eine lenkungswirksame Bewirtschaftungspflicht für Parkplätze von Einkaufszentren und Fachmärkten ein und ergänzt damit die vom kommunalen Gesetzgeber in der Bau- und Zonenordnung bereits eingeführte lenkungswirksame Bewirtschaftungspflicht für stark verkehrserzeugende Nutzungen (vgl. nachstehende Ausführungen). Schliesslich ist auf den engen Zusammenhang zwischen der neuen PPVO und dem vom Stadtrat im September 2016 beschlossene Konzeptplan für die Bewirschaftung des öffentlichen Parkraums hinzuweisen, die zur Umsetzung der verkehrlichen Ziele im sGVK und kommunalen Richtplan (Verkehr) vorgesehen ist (vgl. nachstehende Ausführungen). Die neuen Regelungen für die Parkplätze auf privatem Grund sowie die geplante Parkraumplanung und Parkplatzbewirtschaftung auf öffentlichem Grund tragen wesentlich dazu bei, dass die Ziele des sGVK erreicht werden können.

Stark verkehrserzeugende Nutzungen (SVN)

Der seit Mai 2016 in Kraft stehende Art. 67a BZO stellt die gesetzliche Grundlage für die Bewilligung von stark verkehrserzeugenden Nutzungen (SVN) dar. Mit dieser Bestimmung lassen sich Verkehrsmagnete wie Verkaufs-, Gastronomie- oder Freizeitnutzungen, die speziell viel Verkehr erzeugen, lenken. Sie regelt, welche Bauten und Anlagen als SVN gelten, an welchen Standorten sie zulässig sind und

[4] www.stadt.winterthur.ch/gemeinde/verwaltung/bau/amt-fuer-staedtebau/formulare-downloads/richtplaene
[5] www.stadt.winterthur.ch/gemeinde/verwaltung/bau/amt-fuer-staedtebau/formulare-downloads/sgvk

unter welchen Voraussetzungen sie bewilligt werden können (z.B. Erstellen eines Verkehrskonzepts, lenkungswirksame Bewirtschaftung der Kunden- und Besucherparkplätze). SVN sind nur noch an Lagen möglich, die für den motorisierten Individualverkehr sehr gut erschlossen sind. Zu den vier Eignungsgebieten zählen die nahe bei den Autobahnanschlüssen liegenden Gebiete Steig, Auwiesen Ost, Auwiesen West und Rosenberg (vgl. Ergänzungsplan "Stark verkehrserzeugende Nutzungen"). Die blosse Anzahl der zulässigen Parkplätze der SVN errechnet sich hingegen nach der neuen PPVO.

Parkraumplanung

Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 21. September 2016 vom Planungsbericht Parkraumplanung vom August 2015 zustimmend Kenntnis genommen und dem Konzeptplan für die Planung und Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze zugestimmt. Die Planung und Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums ist ein zentrales Thema bei der Bewältigung des Verkehrswachstums. Das Konzept "Parkraumplanung und -bewirtschaftung" basiert auf dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK), dem Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung, dem städtischen Massnahmenplan Luftreinhaltung und dem vom Grossen Gemeinderat zur kommunalen "Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur" zugestimmten Gegenvorschlag. Ein Kernziel des Konzeptes ist, dass öffentliche Parkplätze in Wohnquartieren vor allem von Anwohnern und in den Zentren von Besucherinnen und Besuchern genutzt werden und nicht von Pendlerinnen und Pendlern. Konkret sollen in den Wohnquartieren flächendeckend blaue Zonen eingeführt und alle Parkplätze in den Quartierzentren monetär bewirtschaftet werden. Der Stadtrat hat damit den Weg für die Umsetzung einer zentralen Massnahme des sGVK geebnet. Diese grossräumige Parkraumplanung wird einen weiteren wesentlichen Beitrag zur Zielerreichung des sGVK leisten.

Städtischer Massnahmenplan Luftreinhaltung

Der Massnahmenplan Luftreinhaltung 2010 umfasst insgesamt 44 städtische und kantonale Massnahmen. Die Massnahme "Anpassung der kommunalen Parkierungsvorschriften" ist eine davon. Dem Controllingbericht – vom Stadtrat am 8. November 2011 verabschiedet – ist zu entnehmen, dass die Umsetzung vieler Massnahmen auf gutem Wege ist und sich insgesamt ein positives Bild abzeichnet. Ob und inwiefern die neue PPVO einen spürbaren Beitrag zur besseren Luftqualität leisten wird, kann aus heutiger Sicht nicht beurteilt werden. Wie bereits vorne ausgeführt, lassen sich generell nur pauschale Aussagen zu Wirkungen einer Parkplatzzahlbeschränkung machen, da sie von zahlreichen, teilweise kaum steuerbaren oder bestimmbaren Parametern abhängt. In der Fachwelt ist aber weitgehend unbestritten, dass mit einer Beschränkung bzw. Bewirtschaftung der Parkplätze die Verkehrserzeugung beeinfluss werden kann.

Besondere Bedürfnisse der Stadt Winterthur

Art. 5 der Bundesverfassung besagt, dass Eigentumsbeschränkungen einer gesetzlichen Grundlage bedürfen. Sie sind in einem Gesetz oder in einer Verordnung zu verankern, die einen ordentlichen Gesetzgebungsprozess durchlaufen haben und damit vom Parlament oder Volk demokratisch legitimiert sind. Mit der Pflicht, eine minimale Anzahl Parkplätze (Pflichtparkplätze) zu erstellen bzw. eine maximale Anzahl Parkplätze nicht zu überschreiten, werden die Rechte des Grundeigentümers im Baubewilligungsverfahren beschränkt. Dafür fehlt in Winterthur seit Jahrzehnten eine genügende gesetzliche Rechtsgrundlage. Dies stellt einen erheblichen Missstand dar, der auch vom Bezirksrat gerügt wird. Das öffentliche Interesse, diesen Missstand zu beheben und Rechtssicherheit zu schaffen, ist erheblich. Um dieses Ziel zu erreichen, muss die neue PPVO mehrheitsfähige Lösungen anbieten.

Die vom Stimmvolk abgelehnte Vorlage 2015 enthielt eine starke Beschränkung der zulässigen Parkplätze. Das Scheitern der Vorlage an der Urne wird allgemein darauf zurückgeführt, dass die PPVO 2015 als zu gewerbefeindlich erachtet wurde. Die neue Vorlage will mit Blick auf eine mehrheitsfähige Vorlage die Bedürfnisse der Wirtschaft stärker gewichten. Dies liegt vor dem Hintergrund der knappen städtischen Finanzen auch im Interesse der Stadt, da damit die Wettbewerbsfähigkeit der Stadt erhöht wird.

Die Stadt Winterthur liegt nahe bei der Wirtschaftsmetropole Zürich und ist von kleineren und grösseren Gemeinden umgeben, die fast ohne Ausnahme in ihren Parkplatzverordnungen keine Begrenzung der maximal zulässigen Parkplatzzahl kennen (vgl. die Gemeindetypisierung gemäss Wegleitung 1997). Diese Gemeinden wie auch die umliegenden Kantone, insbesondere der Kanton Thurgau mit dem nahe bei Winterthur liegenden Kantonshauptort Frauenfeld, bieten bezogen auf Parkplätze erhebliche Standortvorteile für Firmen und stehen damit in grosser Konkurrenz zur Stadt Winterthur. Rigide Parkplatzbeschränkungen sollen nicht zu einem Standortnachteil gegenüber den angrenzenden Regionen führen.

Der Stadtrat will die Arbeitsplatzdichte erhöhen, die in Winterthur tiefer ist als in anderen grossen Städten. Als Beitrag zu diesem wichtigen Ziel legt die PPVO deshalb einen besonderen Fokus auf die Nutzergruppe "Beschäftigte" und "Kunden". Sie vergrössert den Spielraum bei der Berechnung der Parkplätze für diese Benutzergruppen durch tiefere Mimina und höhe Maxima und bietet Lösungen für bestehende Betriebe in der Stadt Winterthur, die durch Betriebserweiterungen und -verlegungen altrechtlich geschützte Parkplätze verlieren würden, sowie für Firmen, die sich hier neu ansiedeln wollen.

Schliesslich ist zu erwähnten, dass in der Stadt Winterthur die städtische Wohnbevölkerung erheblich schneller wächst als die Zahl der Arbeitsplätze und hauptsächlich in den Wohnungsbau investiert wird. Bei der Nutzerkategorie "Bewohner" werden in der neuen PPVO die Minimal- und Maximalwerte gegenüber der Vorlage 2015 nicht erhöht. Die neue PPVO führt folglich bei der Nutzerkategorie "Bewohner" zu keiner grundsätzlichen Änderung.

1.4 Parkplatzverordnung als Bestandteil der Nutzungsplanung

Nutzungsplanung

Die PPVO ist sachlich ein Teil der kommunalen Bau- und Zonenordnung (BZO). Die Revision untersteht demzufolge den Bedingungen und Voraussetzungen einer Nutzungsplanungsrevision (Teilrevision).

Die vorliegende Revisionsvorlage besteht aus den folgenden Dokumenten:

- Parkplatzverordnung inkl. Anhang 1 (Normbedarf für Parkplätze für Personenwagen), Anhang 2 (Reduktionsplan), Anhang 3 (Minimalbedarf für Velos)
- Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen.

Die Regelungen werden im vorliegenden erläuternden Bericht gemäss Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV) kommentiert. Dieser Bericht ist nicht Bestandteil der Festsetzung, sondern dient einzig dem besseren Verständnis und der Nachvollziehbarkeit.

Die PPVO ist vom Grossen Gemeinderat festzusetzen und muss vom Kanton genehmigt werden. Der Vollzug der Bestimmungen erfolgt im Rahmen der Baubewilligungsverfahren durch die Baupolizei der Stadt Winterthur.

2. Parkplatzverordnung (PPVO)

Im Folgenden werden die wichtigsten Regelungen erläutert.

Art. 1
Inhalt und Geltungsbereich

Die PPVO regelt

- die minimal erforderliche und maximal zulässige Anzahl Parkplätze für Personenwagen,
- die minimal erforderliche Anzahl Parkplätze für Motorräder,
- die minimal erforderliche Anzahl Abstellplätze für Velos.

In den Geltungsbereich fallen Parkplätze und Abstellplätze auf privatem Grund. Dazu gehören auch die Liegenschaften im städtischen oder kantonalen Finanz- und Verwaltungsvermögen wie Schul-, Sport- und Freizeitanlagen, Museen, Theater usw.

Parkplätze auf privatem Grund, die keiner bestimmten Nutzung dienen, sondern der Allgemeinheit zur freien Benützung offenstehen (z.B. Parkhäuser Eulachpassage, Technikum oder Teuchelweiher), fallen nicht unter diese Verordnung.

Vom Geltungsbereich ausgenommen sind zudem Park- und Abstellplätze im öffentlichen Strassenraum, die der Allgemeinheit zur Verfügung stehen, beispielsweise Parkplätze entlang von Strassen, auf Plätzen oder in der blauen Zone. Diese Parkplätze sind Gegenstand der kommunalen Parkraumplanung bzw. der kommunalen Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund.

Art. 2
Grundsatz der Berechnung (Abs. 1)

Die Berechnung der Minima (Pflichtparkplätze) und zulässigen Maxima erfolgt gemäss dem Berechnungsschema in der kantonalen Wegleitung 1997.

In einem ersten Schritt ist der Normbedarf zu bestimmen, der die Ausgangsgrösse bildet.

In einem zweiten Schritt werden die Zahl der minimal erforderlichen Parkplätze (Pflichtparkplätze) und die Zahl der maximal zulässigen Parkplätze unter Berücksichtigung der Verkehrserschliessung ermittelt. Das relevante Reduktionsgebiet ergibt sich für jedes Grundstück aus dem Reduktionsplan.

In einem dritten Schritt wird den besonderen Bedürfnissen der Bewohner, der Betriebe und der Öffentlichkeit Rechnung getragen (vgl. dazu vorne die Ausführungen unter Ziffer 1.3 zu den "Besonderen Bedürfnissen der Stadt Winterthur"). Dabei ermöglicht die neue PPVO nicht nur die Herabsetzung der zulässigen Parkplatzzahl aus besonderen Gründen (wie dies auch nach der Wegleitung 1997 möglich ist), sondern in bestimmten Fällen auch deren Erhöhung (Art. 5 und 7).

Diese Korrektur im Einzelfall sowohl nach unten als auch nach oben lässt auch die Schweizer Norm SN 640 281 des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute, VSS (nachfolgend SN 640 281) in der Erkenntnis zu, dass Normen und Richtlinien nicht alle in der Praxis auftretenden Fragen vollständig erfassen können. So hält die SN 640 281 fest, dass die Umstände des konkreten Einzelfalls bei der Berechnung jeweils angemessen zu berücksichtigen sind und dass die Abwägung sich möglicherweise widersprechender übergeordneter

öffentlicher Interessen in einzelnen Fällen zu einem höheren oder tieferen Angebot an Parkfeldern führen kann, als sich dies aus der Anwendung der Norm ergibt.

Rundungsregel (Abs. 2)

Berechnungsbeispiel:

Total Parkplätze je Nutzungsart:

Berechneter Wert	→	Bewilligungsfähige Anzahl
11.4 Parkplätze	→	11 Parkplätze
11.5 Parkplätze	→	12 Parkplätze
11.6 Parkplätze	→	12 Parkplätze

Altstadt (Abs. 3)

In der Altstadt dürfen keine neuen Parkplätze erstellt werden. Diese Bestimmung entspricht inhaltlich Art. 8 der Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze von 1986. Das Verbot schliesst die Pflicht zur Erstellung von Pflichtparkplätzen aus und löst infolgedessen keine Ersatzabgabepflicht nach Art. 14 PPVO aus.

1 Parkplatz pro Grundstück (Abs. 4)

§ 242 PBG verlangt, dass die Parkierung bei der Baute auf dem Privatgrund erfolgt und nicht im öffentlichen Strassenraum. Im Sinne dieses Grundsatzes rechtfertigt sich die Regel, dass für ein Grundstück mindestens ein Parkplatz erstellt werden darf, aber nicht erstellt werden muss. Damit wird dem Grundsatz des PBG Rechnung getragen und ausserdem jene Einzelfälle erfasst, in denen aufgrund des Normbedarfs, des Reduktionswertes und der Rundungsregelung kein Parkplatz erstellt werden darf. Es handelt sich um seltene Fälle, in denen die Nutzungsfläche sehr klein ist, der max. Reduktionsfaktor aber hoch.

Beispiel: Wohnfläche = 80 m2 im Gebiet 1 (max. 40 % für Bewohnende). Ergebnis der Berechnung: max. 0,4 Parkplätze = 0 Parklätze. In diesem Fall käme Abs. 3 zum Tragen, wonach ein Parkplatz pro Grundstück dennoch zulässig ist.

Der Grundsatz „1 Parkplatz pro Grundstück“ gilt nicht in der Altstadt (vgl. Abs. 3).

Art. 3
Normbedarf

Als Normbedarf wird diejenigen Anzahl Parkplätze bezeichnet, die notwendig ist, wenn ein Gebiet nicht durch den ÖV erschlossen wird (vgl. Wegleitung 1997). Er berücksichtigt einen für den Fahrzweck üblichen Anteil an Velo-/Mofa- und Fussgängerverkehr und ist abhängig von der jeweiligen Nutzweise (Wohnen, Dienstleistungsbetrieb, Einkaufsnutzung usw.) sowie vom Benutzerkreis (Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende oder Kundinnen und Kunden).Beim Normbedarf wird auf die bewährten Werte der Wegleitung 1997 abgestützt.

Art. 4
Verkehrserschliessung der Grundstücke (Reduktionsplan)

Die Zahl der minimal erforderlichen und maximal zulässigen Parkplätze für Personenwagen richtet sich nach der Verkehrserschliessung der einzelnen Grundstücke. Je besser ein Grundstück durch den öffentlichen Verkehr erschlossen ist, desto stärker wird die Parkplatzzahl beschränkt. Je nach Erschliessungsqualität wird ein Grundstück diesem oder jenem Reduktionsgebiet zugeordnet.

Die Grundlage für die Festlegung der Reduktionsgebiete bildet der ÖV-Güteklasseplan des Kantons. Diese rein technische Herleitung der Güteklassen aufgrund des Abstands zu den ÖV-Haltestellen unter Berücksichtigung der effektiven Angebote an der jeweiligen Haltestelle greift allein aber zu kurz. Deshalb erfolgt die Gebietsabgrenzung im Reduktionplan (vgl. Anhang 2 der PPVO) aufgrund weiterer Kriterien, insbesondere der Nähe zum Hauptbahnhof und den S-Bahnstationen Oberwinterthur, Grüze und Hegi. Die Grenzen werden parzellenscharf entlang der städtischen Strukturen wie Strassen, Bahnlinien, Gewässer (städtebauliche Nachvollziehbarkeit) und der Bauzonen- und Parzellengrenzen (baurechtliche Nachvollziehbarkeit) gezogen. Mit der umfassenden Abwägung der verschiedenen Ziele und Kriterien kann eine klare, einfache Abgrenzung gefunden werden, die die Verhältnisse in der Stadt Winterthur berücksichtigt.

Der Plan mit den Reduktionsgebieten ist Bestandteil der PPVO. Das Stadtgebiet wird in fünf Reduktionsgebiete eingeteilt, die unterschiedliche Reduktionsfaktoren aufweisen.

Gebiet 1: Zentrum um den Hauptbahnhof mit ausgezeichneter ÖV-Erschliessung
Gebiet 2: Zentren um die Bahnhöfe Grüze und Oberwinterthur/Hegi mit gutem S-Bahnanschluss
Gebiet 3: Stadtgebiet mit guter ÖV-Erschliessung
Gebiet 4: Übriges Stadtgebiet mit mässiger ÖV-Erschliessung
Gebiet 5: Aussenwachten ohne ÖV-Erschliessung

In den zentral gelegenen Gebieten 1 und 2 wird der Normbedarf stärker als in den Gebieten 3 und 4 herabgesetzt.

Das Gebiet 1 entspricht grösstenteils dem kantonalen Zentrumsgebiet Stadtmitte und geht teilweise über dieses hinaus. Es ist das am zentralsten gelegene Gebiet und zeichnet sich durch eine hohe Nutzungsdichte und eine hervorragende ÖV-Erschliessung aus. Es liegt in Gehdistanz zum Haupt- und Busbahnhof mit Anschluss an die Regional- und Nachtbusse. Es rechtfertigt sich deshalb, die minimal zulässige Parkplatzzahl für alle Nutzergruppen tiefer anzusetzen, als in der Wegleitung 1997 festgelegt. Zudem wird auch die maximal zulässige Parkplatzzahl aufgrund der zentralen Lage und ausgezeichneten ÖV-Erschliessung gegenüber den Maximalwerten in der Wegleitung 1997 gesenkt.

Die beiden Gebiete 2 umfassen die Zentren um die Bahnhöfe Grüze, Oberwinterthur und Hegi, insbesondere die beiden Gestaltungsplangebiete Umfeld Grüze und Umfeld Hegi, wo sich durchmischte städtische Quartiere mit kurzen Wegen und hochwertigen Freiräumen entwickeln sollen. Die Gebiete 2 sind aufgrund der S-Bahnen und Busangebote sehr gut durch den ÖV erschlossen, was ebenfalls gegenüber der Wegleitung 1997 herabgesetzte Minimal- und Maximalwerte rechtfertigt. Gleichzeitig ist aber zu berücksichtigen, dass die Gebiete 2 nicht mehr so zentral gelegen sind wie das Gebiet 1 und die Werte deshalb etwas höher als im Gebiet 1 anzusetzen sind. Beide Gebiete

2 liegen im kantonalen Zentrumsgebiet Neuhegi und entsprechen den Modal-Split-Zielen der kantonalen Richtplanung.

Zwischen den Zentren um die Bahnhöfe Grüze, Oberwinterthur und Hegi liegt ein grosser Teil des Entwicklungsgebiets Neuhegi/Grüze. Er ist ebenfalls Teil des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur/Grüze. Dieses ausgedehnte – gemäss Bau- und Zonenordnung ausschliesslich der Industriezone zugeordnete Gebiet – ist von hoher Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Winterthur. In diesem Industriegebiet bilden die herkömmliche industrielle und gewerbliche Nutzung sowie moderne Betriebe, die oft in Verbindung mit Wissens- und Forschungsarbeitsplätzen sowie Dienstleistungsnutzungen stehen, einen Schwerpunkt. Hingegen lässt die Nutzungsplanung keine Fachmärkte und grösseren Verkaufsnutzungen zu (vgl. oben die Ausführungen zu den stark verkehrserzugenden Nutzugnen).

Dieser Teil des kantonalen Zentrumsgebiets ist dem Gebiet 3 zugeordnet, wo höhere Minimal- und Maximalwerte als in den Gebieten 1 und 2 gelten. Es gilt zu vermeiden, dass mit zu einschränkenden Werten die wirtschaftliche Entwicklung dieses – aus gesamtstädtischer Sicht wichtigen – Gebiets gefährdet wird, indem die hiesigen Standorte für Firmen gegenüber den umliegenden Regionen wenig attraktiv gestaltet werden (vgl. oben Ziffer 1.3 "Besondere Bedürfnisse der Stadt Winterthur"). Die Erschliessungsqualität und das Parkplatzangebot sind dabei wichtige Kriterien (vgl. dazu die Massnahmen im sGVK und im kantonalen Richtplan Verkehr).

Anpassung des Reduktionsplans (Abs. 2)

Der Reduktionsplan mit den fünf ausgeschiedenen Gebieten geht von den heutigen tatsächlichen Verhältnissen der Verkehrserschliessung aus. Diese können sich künftig verändern, indem beispielsweise die ÖV-Angebote oder die Infrastrukturbauten für den Veloverkehr aus- oder abgebaut werden. Ergeben sich daraus Verbesserungen oder Verschlechterungen für ein bestimmtes Gebiet, ist der Reduktionsplan anzupassen. Anpassungen erfolgen nur, wenn sich die Verkehrserschliessung durch Angebotserhöhung oder -abbau massgeblich, d.h. für die Wohnbevölkerung, die Beschäftigen oder Kunden, merkbar verändert. Der Stadtrat erhält die Kompetenz, diese notwendigen Plananpassungen an die tatsächlich veränderten Verhältnisse zu beschliessen.

Art. 5
Besondere Verhältnisse

Die unbestimmten Rechtsbegriffe wie "angemessen", "unzweckmässig", "wesentlich" gewähren der anwendenden Behörde einen Ermessensspielraum, welcher der Einzelfallgerechtigkeit dient. Die rechtsanwendende Behörde entwickelt eine sachlich begründete Praxis. Die Ermessensausübung lässt sich im Einzelfall richterlich überprüfen.

Betriebsfahrzeuge (Abs. 1)

Betriebe, die auf Betriebsfahrzeuge angewiesen sind, können für diese Fahrzeuge zusätzliche Parkplätze erstellen. Als Betriebsfahrzeuge gelten alle Servicefahrzeuge und dergleichen, die betriebsnotwendig und auf den Betrieb eingelöst sind.

Fahrzeuge, die zwar auf den Betrieb eingelöst sind, jedoch ausschliesslich privat (z.B. für den Arbeitsweg) genutzt werden, fallen nicht darunter. Es entspricht nicht dem Sinn und Zweck dieser Bestimmung, einem Betrieb de facto eine doppelte Berechtigung für Beschäftigtenparkplätze zuzusprechen.

Schichtwechsel und Betriebe mit Arbeitsbeginn/-schluss ausserhalb der ÖV-Betriebszeiten (Abs. 2 lit. a)

Auch für Betriebe mit Schichtwechsel kann die Parkplatzzahl angemessen erhöht werden. Voraussetzung ist, dass die Schichtwechsel ausserhalb der Hauptverkehrszeiten (des motorisierten Individualverkehrs) stattfinden. Als Hauptverkehrszeiten gelten in der Regel die Zeiten am Morgen von 7.00 Uhr bis 9.00 Uhr und am Abend von 16.00 Uhr bis 19.00 Uhr (Mo–Fr). Eine angemessene Erhöhung der Parkplatzzahl ist auch für Betriebe mit Arbeitsbeginn oder -ende ausserhalb der Betriebszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel zulässig (z.B. Bäckereien).

Betriebserweiterung
(Abs. 2 lit. b)

Auf Stadtgebiet gibt es verschiedene Betriebe, die auf ihren Grundstücken rechtmässig über mehr Parkplätze verfügen, als mit der neuen PPVO künftig bewilligt werden könnten. Wenn solche Betriebe auf ihren Grundstücken Erweiterungsbauten erstellen, kann dies zum Verlust von einst rechtmässig erstellten Parkplätzen führen. Dieser Umstand kann sich negativ auf Expansionsvorhaben und damit auf die Erhaltung bestehender und die Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Stadt Winterthur auswirken. Die PPVO bietet deshalb in solchen Fällen die Möglichkeit, dass die Parkplatzzahl aufgrund des tatsächlichen Bedarfes angemessen erhöht wird, falls die Neuberechnung der Parkplatzzahl zu einem für den Betrieb unzweckmässigen, d.h. nachteiligen, unwirtschaftlichen oder den Betrieb schädigenden Ergebnis führt. Dies kann beispielsweise dann der Fall sein, wenn betriebliche Abläufe über Jahre hinweg auf eine bestimmte Anzahl Parkplätze ausgerichtet worden sind. Unter Betriebserweiterungen sind Neubauten, Anbauten und (vergrösserte) Ersatzbauten am gleichen Ort zu verstehen.

Diese Regelung gilt für Betriebserweiterungen in den Gebieten 3 und 4. Bei der Berechnung ist Folgendes zu berücksichtigen: Für die Erweiterungsbauten wird die Parkplatzzahl aufgrund der Bemessungskriterien der neuen PPVO erhoben. Für den bestehenden Betrieb können maximal so viele Parkplätze zugestanden werden, wie verlustig gegangen sind. In diesem Sinne ist die angemessene Erhöhung limitiert und führt nicht zu mehr Parkplätzen, als heute bereits bestehen.

Berechnungsbeispiel: Ein bestehender Betrieb verfügt über 300 Parkplätze für 350 Mitarbeitende. Bei einer Betriebserweiterung um 100 Arbeitsplätze müssen zahlreiche bestandesgeschützte Parkplätze aufgegeben werden. Für den Erweiterungsbau berechnet sich die zulässige Parkplatzzahl nach den neuen Bestimmungen. Für den bestehenden Betrieb können die verlustig gehenden Parkplätze (maximal 300 Parkplätze, falls alle durch den Erweiterungsbau aufgegeben werden müssen) zugestanden und neu angeordnet werden, wenn die Neuberechnung für den Gesamtbetrieb zu einem unzweckmässigen, d.h. unwirtschaftlichen und Nachteile bringenden Ergebnis führt.

Car-Sharing (Abs. 3 lit. a)

Mit dieser Bestimmung soll institutionelles Car-Sharing (z.B. Mobility-Angebote) gefördert werden. Ein gesicherter Parkplatz für institutionelles Car-Sharing ersetzt in der Regel vier Pflichtparkplätze; die minimal erforderliche Anzahl Parkplätze vermindert sich entsprechend.

Berechnungsbeispiel:

Minimal erforderliche Anzahl Parkplätze: 20. Bei zwei gemeinsam genutzten Parkplätzen für Car-Sharing ergibt dies folgende Mindestparkplatzzahl: 20 – 8 + 2 = 14 Parkplätze.

Mehrfachnutzung (Abs. 3 lit. b)

Parkplätze, die zu Bauten gehören, die verschiedene Nutzungen aufweisen (z.B. Büro und Kino), werden von verschiedenen Nutzergruppen benützt (z.B. tagsüber von Beschäftigten, abends von Kinobesuchern). In diesen Fällen kann die Parkplatzzahl herabgesetzt werden.

Autoarme und autofreie Nutzung (Abs. 3 lit. c)

Für autoarme oder autofreie Nutzungen kann der minimale Bedarf an Parkplätzen für Bewohnende und Beschäftigte (nicht aber der Bedarf für Personen mit Behinderungen und Besuchende) angemessen herabgesetzt werden. Zu beachten ist, dass die Bewohner und Bewohnerinnen bei solchen Nutzungen, ihre Fahrzeuge nicht auf öffentlichem Grund parkieren dürfen. Sie haben deshalb keinen Anspruch auf eine Parkkarte in den blauen Zonen, und es ist ihnen auch nicht gestattet, ihre Fahrzeuge regelmässig nachts auf öffentlichem Grund abzustellen (Nachtparkierung). Mit einer Anmerkung im Grundbuch wird sichergestellt, dass allfällige Rechtsnachfolger davon Kenntnis erhalten.

Art. 6
Weitere Voraussetzungen

Sofern von den Grundwerten nach Art. 3 und 4 abgewichen wird, ist dies zu begründen und in geeigneter Form nachzuweisen. Fallweise sind sichernde Massnahmen erforderlich.

Zusätzlich bewilligte Parkplätze für Betriebsfahrzeuge, Schichtbetriebe und Betriebe mit Arbeitsbeginn und -ende ausserhalb der ÖV-Betriebszeiten (Art. 5 Abs. 1 und 2 lit. a) sind wieder aufzuheben, wenn die Voraussetzungen für die Bewilligung nachträglich wegfallen.

Beim Verzicht auf Pflichtparkplätze infolge Car-Sharing, Mehrfachnutzung oder autoarmer Nutzung gemäss Art. 5 Abs. 3 sind die erforderlichen Parkplätze nachträglich zu erstellen, wenn sich herausstellt, dass die herabgesetzte Parkplatzzahl für den tatsächlichen Bedarf nicht ausreicht.

Abs. 4 verpflichtet zur lenkungswirksamen Bewirtschaftung von Kundenparkplätzen von Einkaufszentren gemäss Anhang 1 der PPVO. Darunter fallen Einkaufszentren, Grossverteiler und Fachmärkte ab 2‘000 m2 Verkaufsfläche bzw. 3‘000 m2 massgeblicher Geschossfläche (mGF).

Ergänzend ist festzuhalten, dass für Verkaufs-, Gastronomie- oder Freizeitnutzungen aufgrund von Art. 67a BZO generell eine lenkungswirksame Bewirtschaftungspflicht gilt, wenn sie so viel Verkehr auslösen, dass sie als stark verkehrserzeugende Nutzungen zu qualifizieren sind.

Art. 7
Abweichungen bei besonderen öffentlichen Interessen

Die Parkplatzzahl kann zum Schutze eines Ortsbildes, der Ortskerne, von Schutzobjekten oder Freiräumen angemessen herabgesetzt werden. Dies gilt auch zur Verminderung von regelmässigen Verkehrsstörungen.

Eine Erhöhung der Parkplatzzahl ist bei Standortwechseln von ansässigen, grösseren Firmen und bei Neuansiedlungen von grösseren Firmen zulässig. Die Stadt Winterthur hat ein hohes Interesse am Erhalt bestehender und an der Schaffung von neuen Arbeitsplätzen und der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit. Art. 7 lit. c und d verschaffen der Stadt einen gewissen Spielraum, um bei Standortwechseln und Neuansiedlungen von Firmen mit den Ortschaften in der Umgebung konkurrenzfähiger zu bleiben. Deshalb kann die Parkplatzzahl in diesen Fällen um maximal einen Drittel des gemäss Art. 3 und 4 errechneten Parkplatzzahl erhöht werden. Diese Möglichkeit ergibt sich nur in den Gebieten 3 und 4; in den Zentrumsgebieten (vgl. Reduktionsplan Gebiete 1 und 2) ist eine Erhöhung aufgrund der sehr guten ÖV-Erschliessung ausgeschlossen. Diese Sonderregelungen gelten nur für grössere Firmen. Als solche gelten Betriebe mit einer massgeblichen Geschossfläche (mGF) von etwa 1’800 m^2. Dies entspricht bei industrieller und gewerblicher Fabrikation rechnerisch einem Betrieb mit rund 30 und bei Dienstleistungsbetrieben einem Betrieb mit rund 40 Arbeitsplätzen[6].

[6] SN 640 290 Parkieren, Grenzbedarf, reduzierter Bedarf, Angebot

Art. 8
Mobilitätskonzept

Wenn von der Normalberechnung abgewichen werden soll (vgl. Abs. 2), weil besondere Verhältnisse (z.B. spezielle Nutzungen, insbesondere autoarme Nutzung) vorliegen, ist ein Mobilitätskonzept zu verlangen. Mit diesem muss nachgewiesen werden, dass das geplante Parkplatzangebot der erwarteten Parkplatznachfrage genügt, eine funktionierende Verkehrserschliessung auf privatem Grund sichergestellt ist und die Zunahme von Leistungskapazitätsengpässen auf dem übergeordneten oder lokalen Strassennetz verhindert wird. Um den Qualitätsstandard bei Mobilitätskonzepten sicherzustellen, werden in der Verordnung Mindestinhalte festgelegt.

Art. 9
Rollstuhlzugängliche Parkplätze

Die Bundesgesetzgebung zum hindernisfreien Bauen im Behindertengleichstellungsgesetz wird auf kantonaler Ebene in §§ 239a–239d PBG sowie § 34 Besondere Bauverordnung I (BBV I) umgesetzt. Zu beachten ist sodann, dass gemäss § 3 BBV I die Norm SIA 500:2009: Hindernisfreie Bauten als Richtlinien und Normalien zu beachten ist.

Art. 10
Minimalbedarf für Motorräder

Motorräder und Motorroller werden oft im Trottoirbereich abgestellt, wo sie den Fussverkehr behindern können. Angesichts des begrenzten Strassenraums und des Trends zu Motorrädern und Motorrollern soll auch für diese ein Minimalbedarf an Parkplätzen in der PPVO vorgeschrieben werden. In der Stadt Winterthur liegt das Verhältnis der eingelösten Autos und Motorräder bei etwa 10:1. Es ist deshalb sachgerecht, dass für Motorräder mindestens ein Zehntel der für Personenwagen minimal erforderlichen Parkplätze erstellt werden muss.

Art. 11
Minimalbedarf für Velos

Die minimal erforderliche Anzahl Abstellplätze für Velos richtet sich wie bei Personenwagen nach der Nutzweise und der Benutzerkategorie. Die Werte orientieren sich an der kantonalen Wegleitung 1997 (Stufe C) sowie an der SN 640 065: Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen.

Für die Velostadt Winterthur mit ihrer guten Veloinfrastruktur werden die höchsten Werte gemäss Stufe C festgelegt. Bei nachweislich kleinerem Bedarf an Veloabstellplätzen, z.B. aufgrund ausgeprägter Hanglage, kann die Baubehörde tiefere Zahlen bewilligen.

Art. 12 und 13
Lage und Sicherstellung, Gestaltung

Ergänzend zu den Bestimmungen im PBG werden Regelungen zu Lage, Sicherstellung und Gestaltung der Abstellplätze getroffen.

Park- und Abstellplätze sind grundsätzlich auf dem Grundstück selber zu erstellen. Parkplätze für Personenwagen und Motorräder können auch in nützlicher Entfernung auf einem privaten Drittgrundstück nachgewiesen werden. Es wird bewusst auf eine exakte Distanzangabe verzichtet. Die Beurteilung, ob die Parkplätze noch in nützlicher Entfernung liegen, hat nach der jeweils gültigen Rechtsprechung zu erfolgen. Die Gerichte erachten aktuell eine Distanz von 300 m als zulässig.

Die Parkplätze sind nach Möglichkeit in die Baute zu integrieren. Als grössere Parkplatzanlagen, die in der Regel mit Bäumen zu begrünen sind, gelten oberirdische Anlagen ab 10 Parkplätzen. Es ist mindestens ein Baum pro 10 Parkplätze zu pflanzen.

Die Parkfelder sind mit einem wasserdurchlässigen Belag zu versehen. Abweichungen sind in begründeten Fällen wie bei Vorliegen von belastetem Untergrund möglich.

Art. 14–16
Ersatzabgabe

Das PBG regelt in § 246, dass Ersatzabgaben zu leisten sind, wenn die Pflichtparkplätze für Personenwagen nicht realisiert werden können und auch keine Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage möglich ist. Die PPVO stützt sich auf diese Bestimmungen und ermächtigt den Stadtrat, die Einzelheiten in einer Richtlinie zu regeln.

Art. 17–19
Übergangs- und Schlussbestimmungen

Die Schlussbestimmungen enthalten Regelungen zum Umgang mit hängigen Baugesuchen, zur formellen Ausserkraftsetzung der bisherigen Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze und zur Inkraftsetzung der neuen PPVO.

3. Wirkung

Rechtssicherheit

Die neue PPVO ersetzt die formell noch in Kraft stehende Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze vom 27. Oktober 1986, die nicht mehr angewendet werden darf, weil sie übergeordnetem Recht widerspricht. Die heute massgebende Dienstanweisung des Stadtrates "betreffend Berechnung Parkplatzbedarf im Baubewilligungsverfahren" vom 2. Februar 2011 wird mit der neuen PPVO in eine rechtskonforme Verordnung gemäss dem kantonalen Planungs- und Baugesetz überführt. Die spezifischen Anliegen der Stadt werden berücksichtigt und die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer können ihre Projekte auf einer langfristig gültigen Rechtsgrundlage entwickeln.

Übereinstimmung mit kantonaler Planung

Der Entwurf der neuen PPVO wurde mit Vertretern des kantonalen Amts für Raumentwicklung vorbesprochen und grundsätzlich als genehmigungsfähig erachtet. Die Werte der PPVO orientieren sich an der kantonalen Wegleitung 1997. In den kantonalen Zentrumsgebieten erfolgt wie vom Kanton gefordert eine stärkere Beschränkung der Parkplätze, womit ein wesentlicher Beitrag an das kantonale Modalsplit-Ziel geleistet wird.

Spielraum für Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer

Im Rahmen der Minimal- und Maximalvorschrift kann die Bauherrschaft die zu erstellenden Parkplätze für Personenwagen selber bestimmen. Dies verschafft Flexibilität bei der Planung. Verglichen mit der heutigen Regelung in der Dienstanweisung des Stadtrates sind die Minimalwerte mehrheitlich tiefer und die Maximalwerte für Bewohnende ähnlich, während die Werte für Beschäftigte und Kunden etwas höher liegen. Insgesamt verschafft die neue Regelung den Bauherrschaften mehr Spielraum. Es ist davon auszugehen, dass dieser Spielraum je nach individuellem Bedürfnis nach oben und unten ausgeschöpft werden wird.

Tabellarische Übersicht der Reduktionswerte von Dienstanweisung 2011 und PPVO 2017:

Reduktionsgebiet/Nutzergruppe			Reduktionswert			
			Dienstanweisung 2011		PPVO 2017	
Dienstanweisung 2011	PPVO 2017		min.	max.	min.	max.
A	**1**	Bewohner	40%	40%	20%	40%
		Beschäftigte	20%	20%	10%	25%
		Kunden / Besucher	30%	30%	20%	35%
	2	Bewohner	40%	40%	30%	50%
		Beschäftigte	20%	20%	20%	30%
		Kunden / Besucher	30%	30%	30%	40%
B	**3**	Bewohner	55%	67.5%	30%	65%
		Beschäftigte	30%	30%	20%	45%
		Kunden / Besucher	40%	40%	30%	60%
C	**4**	Bewohner	70%	85%	45%	85%
		Beschäftigte	45%	45%	30%	65%
		Kunden / Besucher	50%	65%	45%	80%
D	**4**	Bewohner	85%	97.5%	45%	85%
		Beschäftigte	60%	60%	30%	65%
		Kunden / Besucher	90%	100%	45%	80%
Keine	**4**	Bewohner	100%	110%	45%	85%
		Beschäftigte	90%	90%	30%	65%
		Kunden / Besucher	90%	100%	45%	80%
Aussenwachten	**5**	Bewohner Beschäftigte Kunden / Besucher	*individuelle Beurteilung*	*individuelle Beurteilung*	*individuelle Beurteilung*	*individuelle Beurteilung*

Beim Vergleich der Werte müssen auch die Reduktionsgebiete berücksichtigt werden. Ein allgemeiner Vergleich ist deshalb schwierig und nur bedingt aussagekräftig. Nur die Berechnung im Einzelfall ergibt eine genaue Vergleichbarkeit (vgl. dazu die Berechnungsbeispiele im Anhang des Berichtes).

Spezifische Lösungen für Betriebe

Die besonderen Bedürfnisse der Wirtschaft werden berücksichtigt, indem Spielraum bei der Ansiedlung neuer grösserer Firmen, bei Standortwechseln ansässiger grösserer Firmen sowie bei Betriebserweiterungen zum Schutze bestehender Arbeitsplätze geschaffen wird. Das erklärte Ziel, die Zahl der Arbeitsplätze in der Stadt zu erhalten bzw. zu erhöhen, stellt ein gewichtiges öffentliches Interesse für die Stadt Winterthur dar. Dieses Ziel wird mit der PPVO unterstützt und der Wirtschaftsstandort mit Blick auf die Konkurrenz in umliegenden Standorten gestärkt.

4. Vorwirkung

Negative Vorwirkung

Mit Beschluss vom 11. November 2017 verabschiedete der Stadtrat den Entwurf der PPVO. Die öffentliche Auflage erfolgt ab dem 24. November 2017 bis zum 21. Februar 2018 für 90 Tage. Die negative Vorwirkung ist ab Beginn der Auflage anzuwenden.

Gemäss § 234 PBG ist ein Grundstück baureif, wenn es erschlossen ist und wenn durch die bauliche Massnahme keine noch fehlende oder durch den Gemeinderat beantragte planungsrechtliche Festlegung nachteilig beeinflusst wird. Dies bedeutet, dass die vom Stadtrat zuhanden des Mitwirkungsverfahrens beschlossenen Revisionsinhalte eine negative Vorwirkung entfalten.

Damit haben die künftigen, zum Zeitpunkt der Publikation der Vorlage bei der Stadt noch nicht eingegangenen Bauvorhaben sowohl den rechtskräftigen wie auch den beantragten Vorschriften zu entsprechen. Der § 234 PBG sieht deshalb vor, dass die Baubehörde Projekte in dieser Hinsicht prüft und gegebenenfalls schon vor Inkraftsetzung der revidierten Bestimmungen verweigert bzw. die notwendigen Anpassungen verlangt.

Positive Vorwirkung

Eine positive Vorwirkung, d.h. die Anwendung von Erleichterungen wie z.B. die Erstellung einer erhöhten Anzahl Parkplätze, ist nicht erlaubt.

Konkrete Auswirkungen

Massgebend für die Beurteilung der Vorwirkung sind die Dienstanweisung 2011 des Stadtrates und die vorliegende neue PPVO.

Die bewilligungsfähige Anzahl Parkplätze entspricht der Schnittmenge der Berechnungen nach der Dienstanweisung 2011 und der neuen PPVO. Dies bedeutet, dass bis zur Rechtskraft der PPVO bei Bauvorhaben jeweils eine Berechnung gestützt auf beide Grundlagen erfolgen muss. Bewilligungsfähig ist die Anzahl Parkplätze, die zwischen dem höheren Minimum und dem tieferen Maximum der beiden Berechnungen liegt.

Auch für die erforderlichen Veloabstellplätze gilt die negative Vorwirkung der neuen PPVO. Es muss das höhere Minimum von den beiden Berechnungen erstellt werden.

5. Mitwirkung

Der Entwurf der Parkplatzverordnung wurde gemäss § 7 PBG vom 24. November 2017 bis 21. Februar 2018 öffentlich aufgelegt. Während dieser Frist konnte sich jedermann zu den aufgelegten Akten äussern und Einwendungen einreichen.

Innert der Auflagefrist sind 34 Stellungnahmen bei der Stadt eingegangen. Die darin formulierten Einwendungen konnten aufgrund von Mehrfachnennungen auf 100 Anträge zusammengefasst werden. Acht Nachbargemeinden (Brütten, Dinhard, Elsau, Hettlingen, Neftenbach, Pflungen, Schlatt und Seuzach) haben die Möglichkeit zur Stellungnahme verdankt, jedoch auf eine solche verzichtet bzw. keine Einwendungen erhoben.

Die Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) erachtet die neue PPVO als gut austarierten Vorschlag und bringt keine Einwendungen dagegen vor.

Mit Schreiben vom 19. März 2018 hat die Baudirektion des Kantons Zürich, vertreten durch das Amt für Raumplanung (ARE), zum Entwurf der Parkplatzverordnung Stellung genommen. Ingesamt wurden neun Anträge gestellt sowie weitere Hinweise formuliert, verbunden mit der Empfehlung, den Entwurf zu einer zweiten kantonalen Vorprüfung einzureichen. Zum überarbeiteten Entwurf nahm das ARE mit Schreiben vom 3. Mai 2018 Stellung.

Sämtliche Anträge und Hinweise zur Parkplatzverordnung wurden eingehend geprüft und im Bericht über die öffentliche Mittwirkung kommentiert. Das Mitwirkungsverfahren hat neben formellen Anpassungen zu verschiedenen materiellen Änderungen im Verordnungsentwurf geführt. Die Änderungen werden im Bericht über die öffentliche Mitwirkung umschrieben und begründet.

Anhang: Fallbeispiele

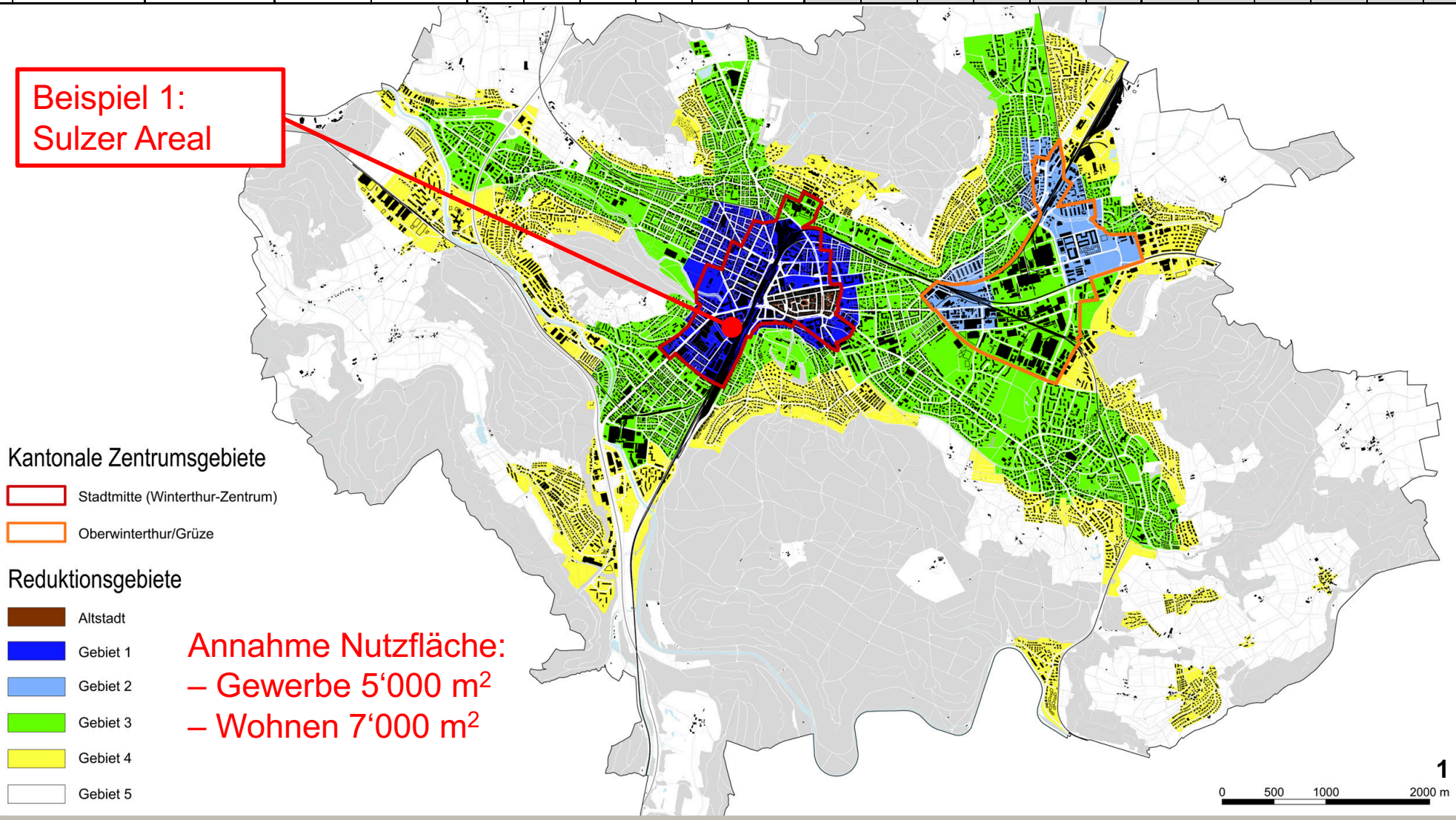
Abkürzungen

BZO	Bau- und Zonenordnung
ÖV	öffentlicher Verkehr
mGF	massgebliche Geschossfläche
PBG	Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich
PPVO	Parkplatzverordnung
sGVK	Städtisches Gesamtverkehrskonzept
SIA	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
SN	Schweizer Norm des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS)
SVN	Stark verkehrserzeugende Nutzungen

Fallbeispiele

Bsp.	Standort	Nutzung	Gebietszuteilung		Bewohner						Beschäftigte						Kunden					
			Dienstanw. 2011 Wegleitung 1997	PPVO 2017	Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017		Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017		Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017	
					min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
1	Sulzer-Areal	Betriebe publikumsorientiert	A	1							13	**13**	13	**19**	6	**16**	15	**15**	15	**23**	10	**18**
		Wohnen			35	**35**	35	**53**	18	**35**												

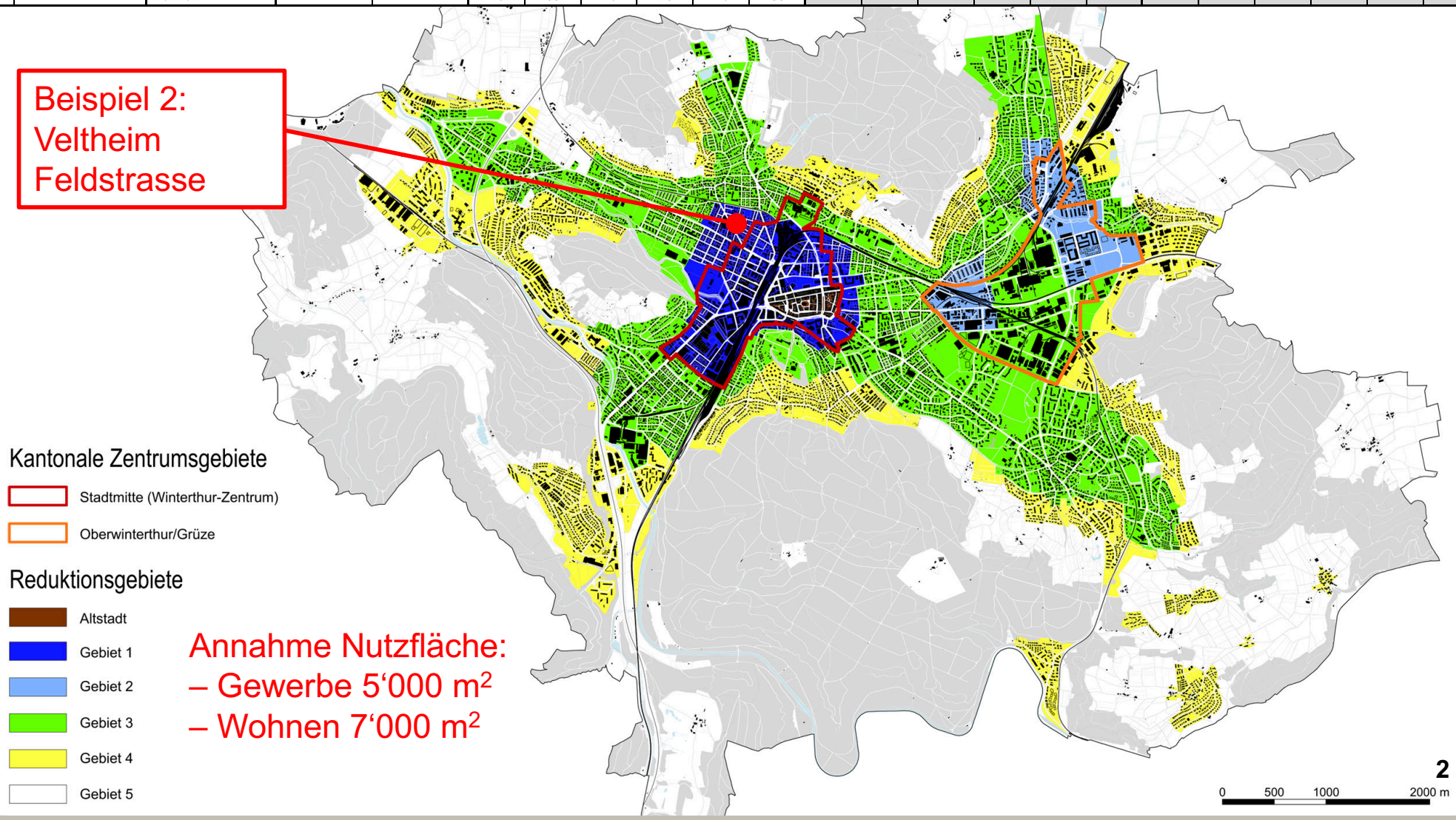
Beispiel 1:
Sulzer Areal



Fallbeispiele

Bsp.	Standort	Nutzung	Gebietszuteilung		Bewohner						Beschäftigte						Kunden					
			Dienstanw. 2011 Wegleitung 1997	PPVO 2017	Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017		Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017		Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017	
					min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
2	Veltheim Feldstrasse	Betriebe publikumsorientiert	B	1							19	**19**	19	**28**	6	**16**	20	**20**	20	**30**	10	**18**
		Wohnen			48	**59**	48	**70**	18	**35**												

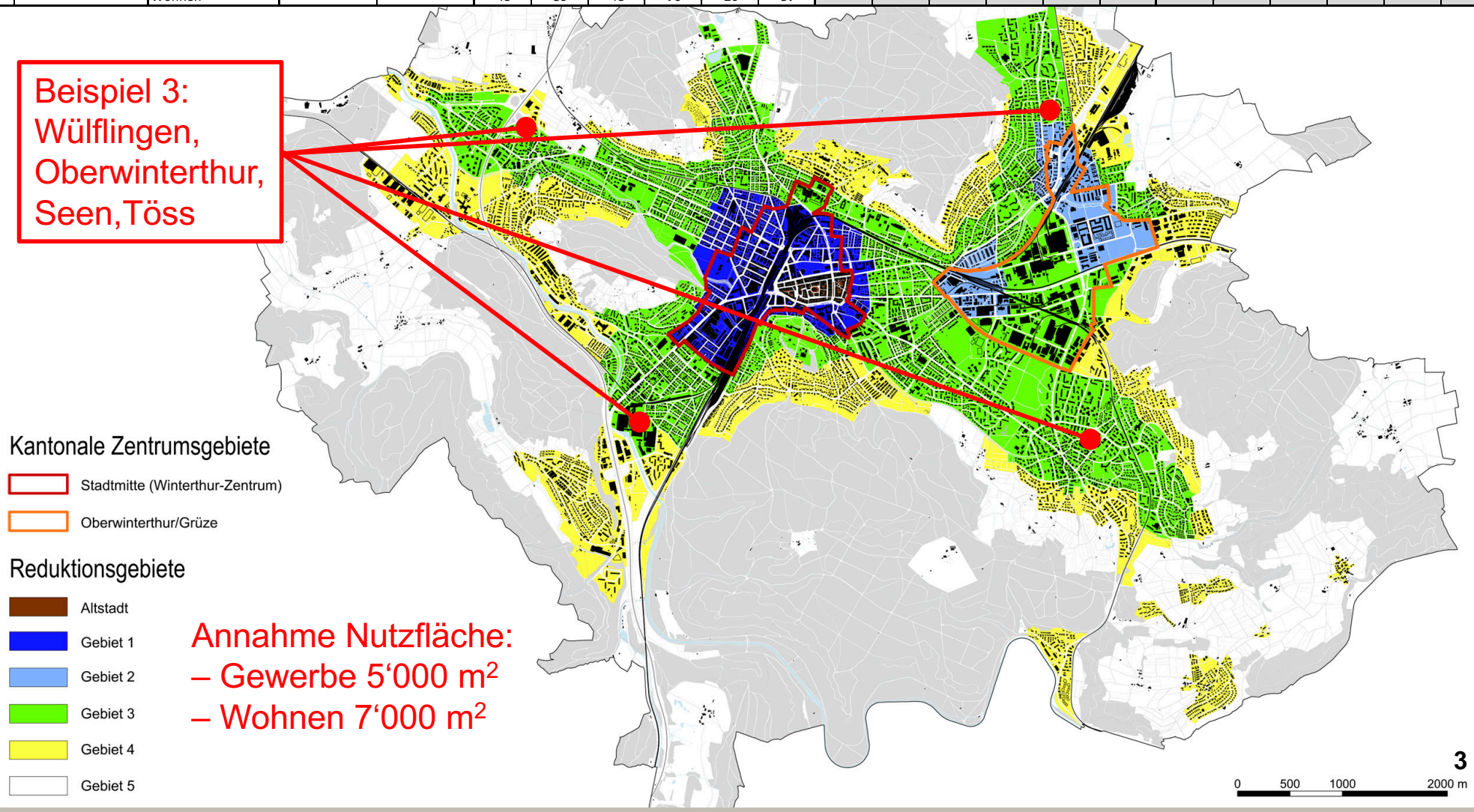
Beispiel 2:
Veltheim
Feldstrasse



Fallbeispiele

Bsp.	Standort	Nutzung	Gebietszuteilung		Bewohner						Beschäftigte						Kunden					
			Dienstanw. 2011 Wegleitung 1997	PPVO 2017	Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017		Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017		Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017	
					min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**
3	Wülflingen, Oberwinterthur, Seen, Töss	Betriebe publikumsorientiert	B	3							19	**19**	19	**28**	13	**28**	20	**20**	20	**30**	15	**30**
		Wohnen			48	**59**	48	**70**	26	**57**												

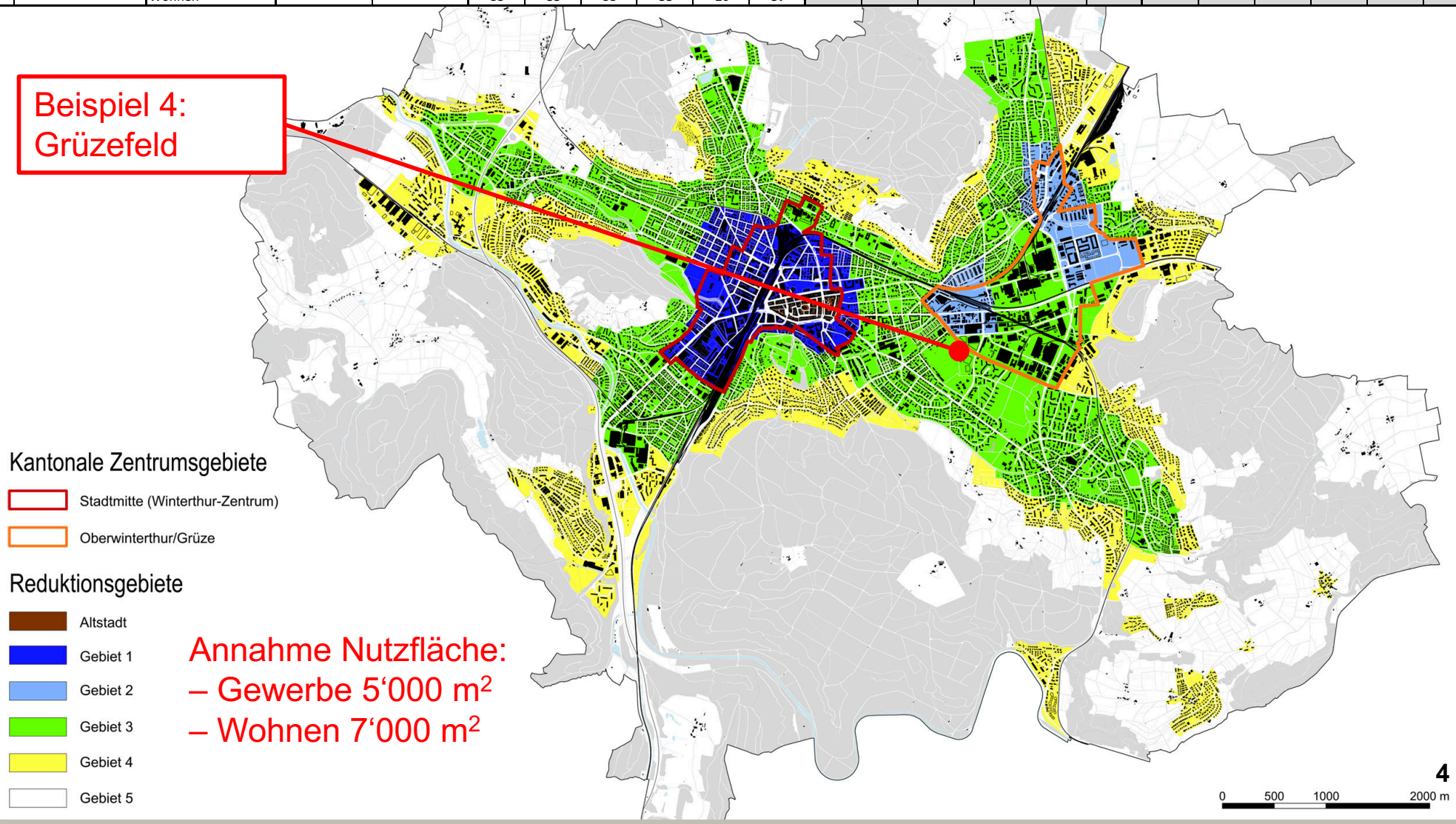
Beispiel 3: Wülflingen, Oberwinterthur, Seen,Töss



Fallbeispiele

Bsp.	Standort	Nutzung	Gebietszuteilung		Bewohner						Beschäftigte						Kunden					
			Dienstanw. 2011 Wegleitung 1997	PPVO 2017	Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017		Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017		Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017	
					min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
4	Grüzefeld	Betriebe publikumsorientiert	A	3							13	**13**	13	**19**	13	**28**	15	**15**	15	**23**	15	**30**
		Wohnen			35	**35**	35	**53**	26	**57**												

Beispiel 4:
Grüzefeld

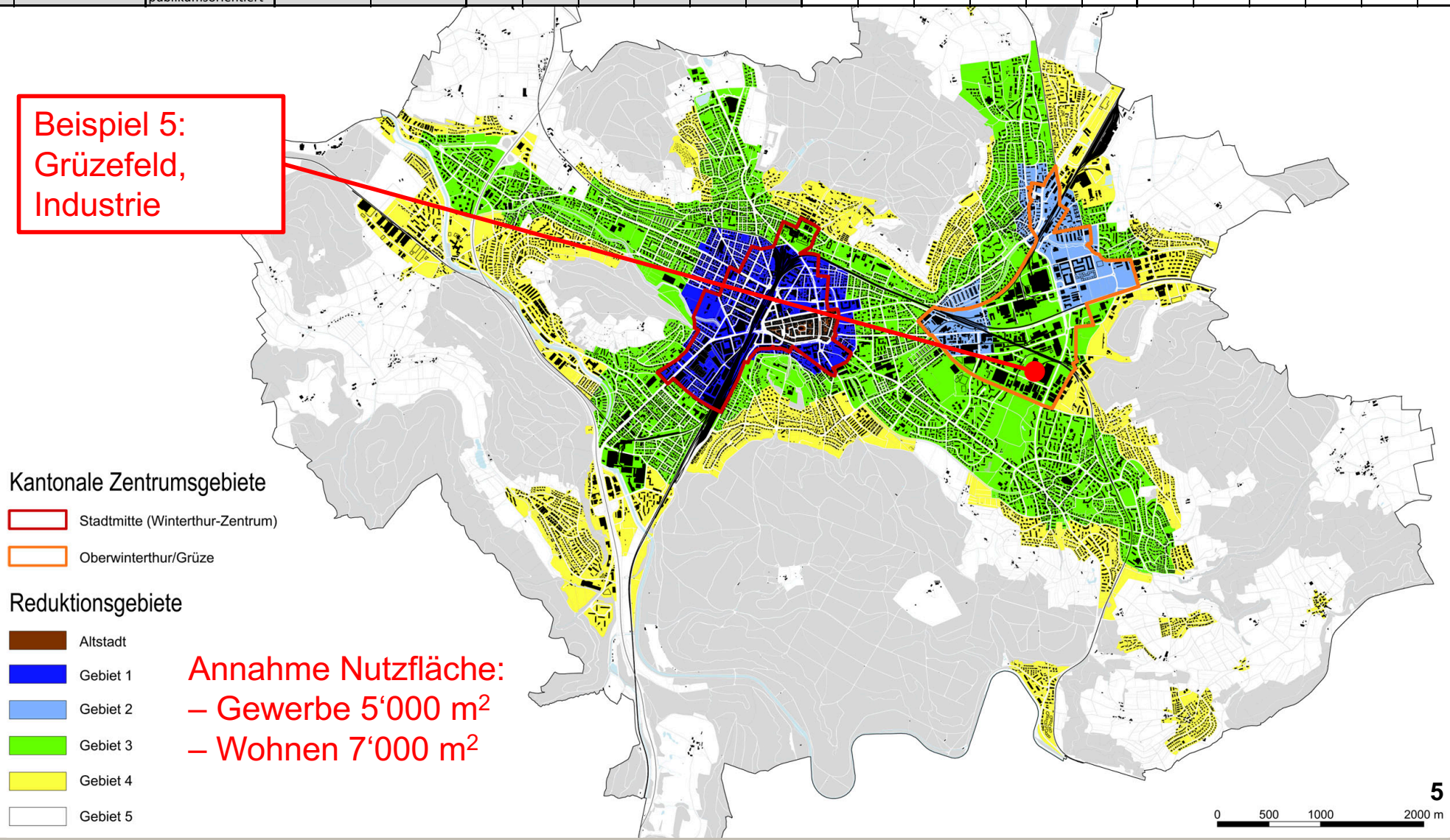


Annahme Nutzfläche:
– Gewerbe 5‘000 m²
– Wohnen 7‘000 m²

Fallbeispiele

Bsp.	Standort	Nutzung	Gebietszuteilung		Bewohner						Beschäftigte						Kunden					
			Dienstanw. 2011 Wegleitung 1997	PPVO 2017	Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017		Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017		Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017	
					min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
5	Grüzefeld, Industrie	Betriebe publikumsorientiert	B	3							19	**19**	19	**28**	13	**28**	20	**20**	20	**30**	15	**30**

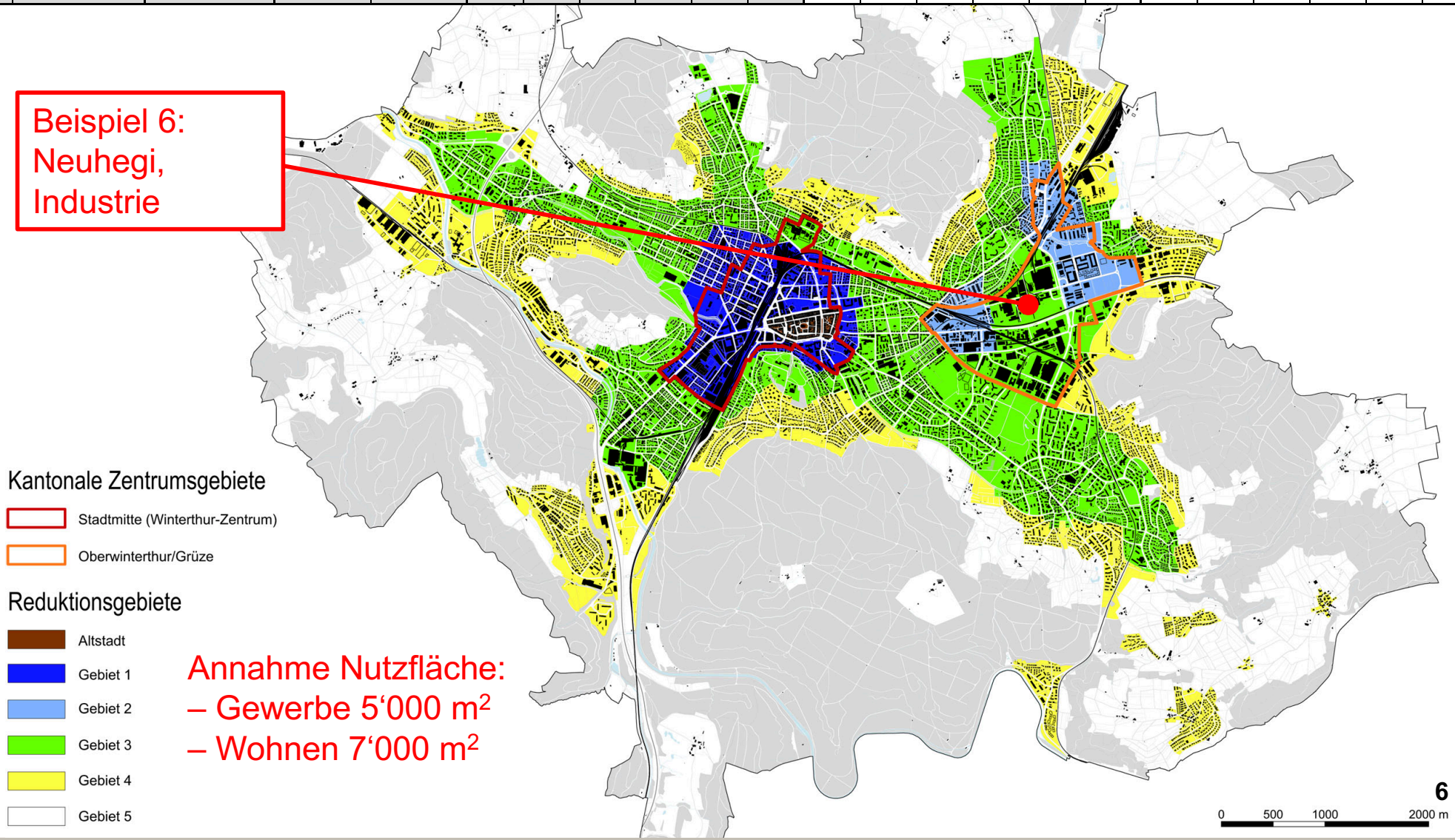
Beispiel 5:
Grüzefeld,
Industrie



Fallbeispiele

Bsp.	Standort	Nutzung	Gebietszuteilung		Bewohner						Beschäftigte						Kunden					
			Dienstanw. 2011 Wegleitung 1997	PPVO 2017	Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017		Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017		Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017	
					min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**
6	Neuhegi, Industrie	Fabrikationsbetriebe	B	3							10	**10**	10	**15**	7	**15**	3	**3**	3	**4**	2	**4**

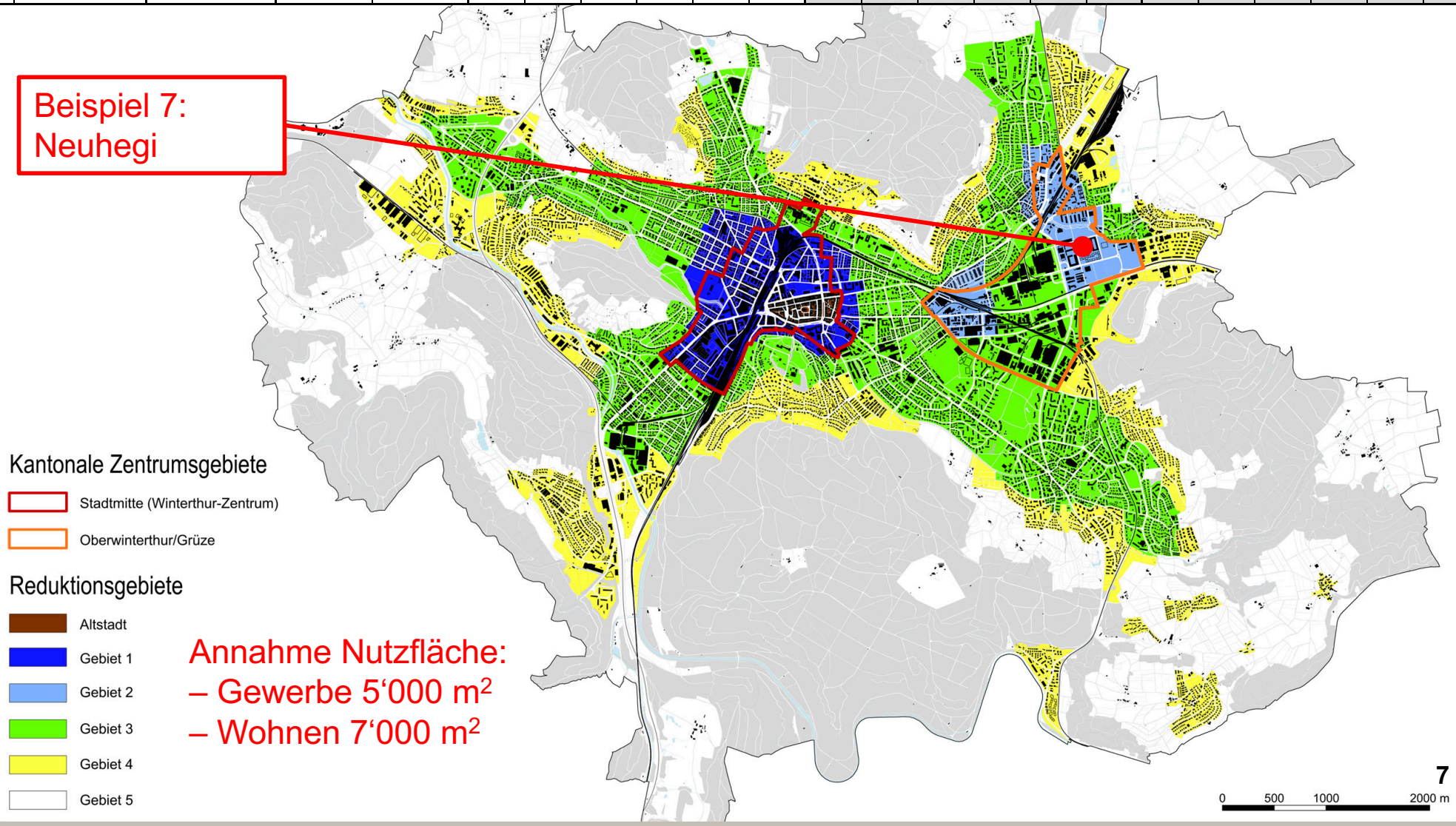
Beispiel 6:
Neuhegi,
Industrie



Fallbeispiele

Bsp.	Standort	Nutzung	Gebietszuteilung		Bewohner						Beschäftigte						Kunden					
			Dienstanw. 2011 Wegleitung 1997	PPVO 2017	Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017		Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017		Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017	
					min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**	min.	**max.**
7	Neuhegi	Betriebe publikumsorientiert	B	2							19	**19**	19	**28**	13	**19**	20	**20**	20	**30**	15	**20**
		Wohnen			48	**59**	48	**70**	26	**44**												

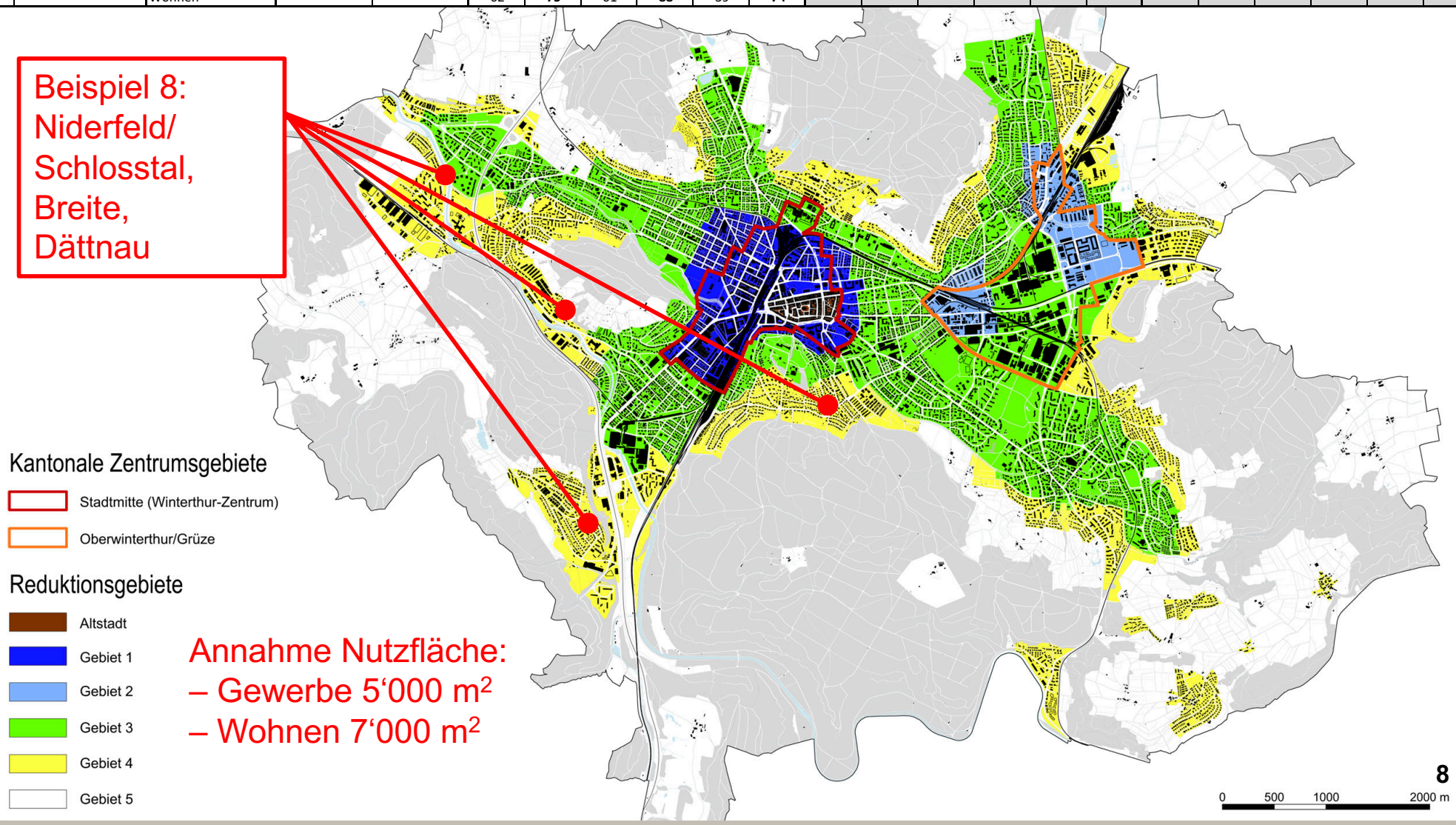
Beispiel 7:
Neuhegi



Fallbeispiele

Bsp.	Standort	Nutzung	Gebietszuteilung		Bewohner						Beschäftigte						Kunden					
			Dienstanw. 2011 Wegleitung 1997	PPVO 2017	Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017		Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017		Dienstanweisung 2011		Wegleitung 1997		PPVO 2017	
					min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
8	Niderfeld/Schlosstal, Breite, Dättnau	Betriebe publikumsorientiert	C	4							28	**28**	28	**41**	19	**41**	25	**33**	25	**40**	23	**40**
		Wohnen			62	**75**	61	**88**	39	**74**												

Beispiel 8: Niderfeld/ Schlosstal, Breite, Dättnau



Annahme Nutzfläche:
– Gewerbe 5‘000 m²
– Wohnen 7‘000 m²

Stadt Winterthur

Revision Parkplatzverordnung Winterthur – Bericht über die öffentliche Mitwirkung vom 24. November 2017 bis 21. Februar 2018

Gemäss Art. 47 RPV und § 7 PBG

Stand: 20. Juni 2018

Projektteam

Josef Lisibach, Stadtrat, Vorsteher Departement Bau (Projektgesamtverantwortung)
Lena Ruoss, Leiterin Baupolizei, Departement Bau (Projektleitung)
Walter Bauer, Leiter Rechtsdienst, Baupolizei, Departement Bau
Raffael Noesberger, Leiter Verkehrsplanung, Tiefbauamt, Departement Bau (bis November 2017)
Sven Sobernheim, Verkehrsplanung, Tiefbauamt, Departement Bau (ab November 2017)
Lukas Mischler, Departementssekretär, Departement Bau
Felix Helg, HELG-CONSULTING, Winterthur (Projektberatung)

Planungsbüro

Reto Wild und Isabel Philip, Suter • von Känel • Wild • AG, Zürich

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 4

2. Einwendungen 6

2.1 Anträge zu Art. 1 6
2.2 Anträge zu Art. 2 7
2.3 Anträge zu Art. 3 9
2.4 Anträge zu Art. 4 13
2.5 Anträge zu Art. 5 21
2.6 Anträge zu Art. 6 28
2.7 Anträge zu Art. 7 30
2.8 Anträge zu Art. 8 33
2.9 Anträge zu Art. 9 36
2.10 Anträge zu Art. 10 36
2.11 Anträge zu Art. 11 38
2.12 Anträge zu Art. 12 41
2.13 Anträge zu Art. 13 43
2.14 Anträge zu Art. 14 44
2.15 Anträge zu Art. 15 45
2.16 Anträge zu Art. 16 45
2.17 Diverse Anträge 46

3. Erste kantonale Vorprüfung 49

3.1 Formeller Antrag 49
3.2 Anträge zum Normbedarf für Parkplätze für Personenwagen (Anhang 1) 49
3.3 Anträge zur Gebietszuteilung gemäss Reduktionsplan (Anhang 2) 50
3.4 Antrag zu Art. 5 50
3.5 Anträge zu Art. 7 51
3.6 Antrag zu Art. 8 52
3.7 Antrag zur maximal zulässigen Anzahl Beschäftigten- und Kundenparkplätze 52

4. Zweite kantonale Vorprüfung 52

1. Einleitung

Öffentliche Auflage von November 2017 bis Februar 2018

Der Entwurf der Parkplatzverordnung wurde gemäss § 7 Planungs- und Baugesetz (PBG) vom 24. November 2017 bis 21. Februar 2018 öffentlich aufgelegt. Während dieser Frist konnte sich jedermann zu den aufgelegten Akten äussern und Einwendungen einreichen.

Einwendungen

Innert der Auflagefrist sind 34 Schreiben bei der Stadt Winterthur eingegangen. Die darin formulierten Einwendungen konnten aufgrund Mehrfachnennungen auf die nachfolgenden 100 Anträge zusammengefasst werden.

Neun Schreiben kamen von Nachbargemeinden (Brütten, Dinhard, Elsau, Hettlingen, Neftenbach, Pfungen, Schlatt, Zell und Seuzach), die die Möglichkeit zur Stellungnahme verdanken, auf eine solche jedoch verzichten resp. keine Einwendungen haben.

Die Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) erachtet die neue PPVO als gut austarierten Vorschlag und bringt keine Einwendungen dagegen vor.

Kantonale Vernehmlassung

Mit Schreiben vom 19. März 2018 hat die Baudirektion des Kantons Zürich, vertreten durch das Amt für Raumentwicklung (ARE), zum Entwurf der Parkplatzverordnung Stellung genommen. Insgesamt hat der Kanton neun Anträge gestellt sowie weitere Hinweise formuliert. Sie wurden ganz oder teilweise berücksichtigt und der überarbeitete Entwurf dem ARE zu einer zweiten Vorprüfung eingereicht. Am 3. Mai 2018 teilte das ARE mit, dass es die Genehmigung der PPVO insgesamt in Aussicht stellen könne, falls die Maximalwerte in Art. 7 lit. c im Sinne des kantonalen Antrages geändert würden (vgl. Ziffer 4).

Eingehende Prüfung

Sämtliche Anträge und Hinweise zur Parkplatzverordnung wurden eingehend geprüft. Der vorliegende Bericht nimmt hierzu Stellung und erläutert die Entscheide.

Vorbemerkung

Die Stadt Winterthur liegt gemäss dem neuen kantonalen Gesamtverkehrskonzept (März 2018) beim Modalsplitanteil ÖV in der Grössenordnung des kantonalen Mittels. Die Stadt Zürich beispielsweise hat einen deutlich höheren ÖV-Anteil. Die gesamte Region Winterthur und Umgebung weist einen Modalsplit resp. ein Modalsplit-Ziel unter dem kantonalen Mittelwert auf. Daher ist die grundsätzliche Orientierung an der "Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen" der Baudirektion nach wie vor richtig. Einerseits soll aber zusätzlich ein grösserer Spielraum nach unten (tiefere Minimalwerte) gewährt werden und andererseits sollen die Maximalwerte, insbesondere an den guten ÖV-Lagen, nicht ausgeschöpft werden.

Modalsplit aus dem Städtevergleich Mobilität

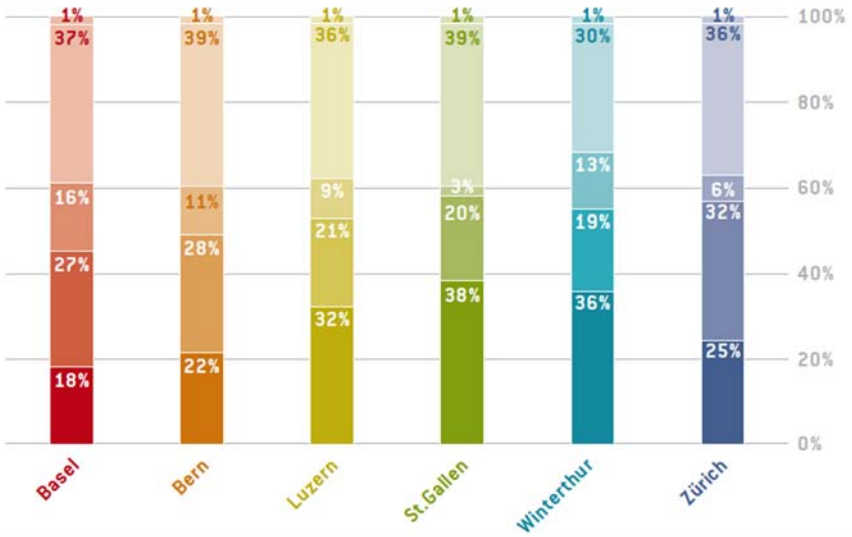


Abbildung 10: Modal Split: Anteil der Verkehrsmittel an den durch die Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen (massgebend ist das Hauptverkehrsmittel pro Weg), Stand 2010[5].

übrige
zu Fuss
Velo
ÖV
MIV

2. Einwendungen

2.1 Anträge zu Art. 1

Antrag 1
(Grüne)

a) Einfügung im ersten Satz: "... auf privatem *und dadurch induziertem* öffentlichen Grund erforderlich und ..."

b) Ergänzender (neuer) Satz: "Bei hinreichend auf privatem Grund erstellten Abstellplätzen verfallen allfällige Ansprüche auf Plätze mit Parkkarten auf öffentlichem Grund."

Begründung: Wenn in Art. 5 Abs. 3 lit. c PPVO auf einen Anspruch auf Plätze mit Parkkarten mit einem Grundbucheintrag verzichtet werden soll, so ist nicht einzusehen, weshalb diese Plätze nicht generell in der Berechnung eine Relevanz besitzen. Diese generelle Gesamtschau wird mit den beiden Teil-Anträgen a) und b) erreicht.

Entscheid

Die Anträge a) und b) werden nicht berücksichtigt.

Begründung

Zu Antrag a):
Die PPVO regelt die Abstellplatzzahl auf Privatgrund. Es ist zutreffend, dass damit der Verkehr auf dem öffentlichen Grund beeinflusst wird. Darauf ist in der Verordnung nicht speziell hinzuweisen. Solche erklärenden Zusätze sollen – im Sinne einer schlanken Verordnung – nicht in die Verordnungsbestimmungen eingefügt werden.

Die Stadt führt eine Parkraumplanung durch (vgl. Erläuterungsbericht). Zudem wird die Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund vom 24. Januar 2005 überarbeitet. Darin können Vorschriften, beispielsweise zur Schaffung von Kurzzeit-Parkplätzen im Bereich von Nahversorgern, aufgenommen werden.

Zu Antrag b):
Der im Grundsatz richtige Ansatz ist mit vernünftigem Erhebungs- und Kontrollaufwand nicht umsetzbar: So müsste über alle Liegenschaften festgestellt werden, ob "hinreichend" Parkplätze vorhanden sind. Deshalb beschränkt sich die Regelung in Art. 5 Abs. 3 lit. c nur auf Grundstücke, die bei neuen Bauvorhaben von den Minimalwerten abweichen.

Antrag 2
(Privatperson)

Neuformulierung:

Diese Verordnung legt fest, wie viele Parkplätze für Motorfahrzeuge und Anhänger, Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte auf privatem Grund erforderlich und zulässig sind.

Begründung: Alle Fahrzeuge, für die es einen Regelungsbedarf in der PPVO braucht, kommen von der öffentlichen Strasse oder verlassen das Grundstück auf diese. Es scheint daher gesetzgeberisch angebracht, die Terminologie des SVG zu verwenden.

In der Verordnung wird sodann auch der Begriff "Dienstfahrzeuge" (Service- oder Betriebsfahrzeuge) verwendet, die sicher nicht unter den Begriff "Personenwagen" fallen und damit nicht von Art. 1 in der vorgeschlagenen Formulierung erfasst sind.

Immer mehr verkehren auch fahrzeugähnliche Geräte. Auch für das Abstellen dieser Fahrzeuge besteht Regelungsbedarf, genau wie für Kinderwagen, für deren Abstellmöglichkeit bereits in der Bau- und Zonenordnung gesorgt ist. Die Abstellmöglichkeiten sind insbesondere deshalb vorzusehen, weil ohne entsprechenden Raum die Gefahr besteht, dass Fahrzeuge und Geräte auf Zugängen und in Korridoren abgestellt werden, was es aus feuerpolizeilicher Sicht zu verhindern gilt.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Der Begriff Personenwagen wird auch in der "Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen" der Baudirektion verwendet und ist allgemein gebräuchlich. Die Dienstfahrzeuge sind in Art. 5 Abs. 1 geregelt. In der Regel handelt es sich dabei nicht um Personenwagen.

Die Abstellmöglichkeiten für fahrzeugähnliche Geräte und Kinderwagen usw. werden gestützt auf die kantonale Gesetzgebung im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens verlangt (§ 297 PBG) resp. werden in Eigenverantwortung durch die Grundeigentümer erstellt.

2.2 Anträge zu Art. 2

Antrag 3
(Privatperson)

Kapitel II "Personenwagen" ist umzubenennen in II "Leichte Motorwagen und Anhänger".

Begründung: Zu verwenden sind die Begriffe gemäss VTS (Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge). Es geht nicht nur um die Personenwagen, vielfach werden auch Lieferwagen wie Personenwagen verwendet.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Der Begriff "Personenwagen" ist allgemein verständlich. Es handelt sich um einen Begriff, der aus der Wegleitung der Baudirektion übernommen wurde.

Antrag 4
(Grüne)

Der Begriff "Verkehrserschliessung" ist in allen Artikeln durch "ÖV-Erschliessung" zu ersetzen.

Begründung: Es geht um die ÖV-Erschliessung. Wenn es generell um die Verkehrserschliessung ginge, müssten die Umgebungen der Autobahnanschlüsse auf dem Reduktionsplan höher eingestuft sein.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung	Die Verkehrserschliessung gemäss Art. 4 PPVO umfasst im Wesentlichen die ÖV-Erschliessung. In den zentral gelegenen Stadtteilen ist jedoch auch die Erschliessungsdichte mit Fuss- und Veloverkehr hoch und auch aus diesem Grund eine Reduktion der Parkplätze angebracht (vgl. Modalsplit).
Antrag 5 (CVP/KMU Verband/HAW/TCS/ agil-mobil, FDP)	Die Aufrundung ab einem Bruchteil von 0.5 ist zu hoch angesetzt. Wir fordern eine generelle Aufrundung, sobald eine Zehntelkommastelle aus der Berechnung resultiert, auf jeden Fall aber ab einem Bruchteil von 0.35. Nur so kann sichergestellt werden, dass auch bei kleineren Bauten überhaupt ein Parkplatz bewilligt werden kann (siehe dazu auch Art. 3).
Antrag 6 (Allreal)	Es ist bei Art. 2 Abs. 2 zu ergänzen, dass diese Rundungsregel bei allen rechnerischen Ergebnissen grösser als ein Parkplatz gilt. Damit auch kleinere Betriebe resp. Geschäfte die erforderlichen Parkplätze erstellen können, ist bei Ergebnissen kleiner als ein Parkplatz grundsätzlich immer aufzurunden.
Antrag 7 (Gruppe für Wohn- & Grundeigentum/HEV)	Um kleinen Wohneinheiten Rechnung zu tragen, sollte nicht ab 0.5 sondern ab 0.33 aufgerundet werden.
Entscheid	Die Anträge werden vollumfänglich resp. teilweise berücksichtigt. Art. 2 wird mit einem Abs. 4 ergänzt: "Es darf pro Grundstück mindestens ein Parkplatz erstellt werden."
Begründung	Mit dem neuen Abs. 4 ist sichergestellt, dass auf jedem Grundstück mindestens ein Parkplatz erstellt werden kann. Die Regelung, erst ab einem Bruchteil von 0.5 aufzurunden, entspricht im Übrigen der mathematischen Logik und ist sachgerecht. Da erst das Gesamtresultat gerundet wird, hat die Rundungsregelung bei einer grösseren Liegenschaft nur eine geringe Auswirkung.
Antrag 8 (CVP/FDP/Junge Altstadt/ KMU Verband/HAW/TCS/ACS/ agil-mobil)	Das Verbot von neuen Parkplätzen in der Altstadt soll gestrichen werden. *Begründung*: Die Altstadt unterliegt bereits diversen Regelungen für Zufahrten und Bauten. Wenn ein Parkplatz trotz all dieser Einschränkungen (z.B. durch eine innovative Lösung) möglich ist, muss dieser auch erlaubt sein.
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

In der Altstadt besteht ein Fahrverbot auf öffentlichem Grund. Zudem ist aus Gründen des Denkmalschutzes die Erstellung von neuen Parkplätzen auf privatem Grund nicht erwünscht resp. aufgrund der Platzverhältnisse oft nicht möglich. Das Verbot neuer Parkplätze in der Altstadt war schon in der Parkplatzverordnung von 1986 verankert und bildet bis heute geltendes Recht. Die in der Altstadt gemäss früherem Recht rechtmässig erstellten Parkplätze wurden im Jahre 2001 in einem aufwendigen, formellen Feststellungsverfahren rechtskräftig ermittelt; sie geniessen Bestandesgarantie. Die Benützung dieser Parkplätze basiert auf einem Parkierungskonzept, das der Stadtrat am 12. Dezember 2012 beschlossen hat (SR.12.1415-1). Die bestehende langjährige Regelung hat sich bewährt.

2.3 Anträge zu Art. 3

Antrag 9
(Coop/Migros/espace mobilité/
Terresta)

Die Bestimmung des Parkplatz-Bedarfs für den Detailhandel ist am tatsächlichen Bedürfnis der Bevölkerung und der Wirtschaft auszurichten. Dieses liegt in Städten wie Winterthur in der Regel bei einer tatsächlichen Parkplatzzahl von rund 3 bis 4 Parkplätzen pro 100 m^2 mGF.

Art. 3 und Art. 4 PPVO inkl. der Werte in den zugehörigen Tabellen in Anhang 1 und Anhang 2 sind daher entsprechend zu überarbeiten, damit in der Realität die oben genannten, erforderlichen Parkplatzzahlen resultieren.

Begründung:

- Zu knappe Parkplatzzahlen verursachen Verärgerung bei allen Kunden, die zum Einkaufen auf das Auto als sinnvolles Verkehrsmittel zum Warentransport angewiesen sind.
- Zu knappe Parkplatzzahlen verursachen Such- und Ausweichverkehr und damit kontraproduktive Effekte wie Stau und Mehremissionen (Lärm und Luft).
- Zu knappe Parkplatzzahlen verursachen Umsatzverlust bzw. Nichterreichen der erforderlichen Umsätze für einen kostendeckenden Betrieb der Filiale. Nicht rentable Filialen werden über kurz oder lang geschlossen.
- Alle drei Effekte sind hochgradig kontraproduktiv, sowohl für die Kunden (Gesellschaft), die Umwelt wie auch für die Wirtschaft.
- Das Anordnen von zu knappen Parkplatzzahlen widerspricht damit klar dem Prinzip der Nachhaltigkeit.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Die Regelung entspricht dem Normbedarf gemäss der kantonalen Wegleitung. In Winterthur als gut mit dem ÖV versorgte Stadt sind die Werte angemessen. Wichtig für den Detailhandel, namentlich die Nahversorger, sind oberirdische Kurzzeitparkplätze in unmittelbarer Ladennähe. Im Rahmen der Parkraumplanung wird die Stadt diesem Aspekt Rechnung tragen können.

Antrag 10 (EVP)	Die Tabelle zur Berechnung des Normbedarfs soll wie folgt abgeändert werden: Für die Nutzungsart "industrielle und gewerbliche Fabrikation" soll der Wert für Beschäftigte auf 1 PP/150 m^2 festgesetzt werden. *Begründung*: In der Wegleitung des Kantons ist der Grenzbedarf, der dem Normbedarf der Winterthurer PPVO entspricht, auf 1 PP/150 m^2 festgesetzt. Alle anderen Werte wurden aus der Wegleitung der Baudirektion übernommen. Mit mehr Beschäftigten-Parkplätzen generieren wir mehr Berufspendler und somit mehr Stau in den Hauptverkehrszeiten.
Entscheid	Der Antrag wird berücksichtigt. In Art. 3 Anhang 1 wird unter "industrielle und gewerbliche Fabrikation" der Wert 1 PP/150 m^2 festgelegt.
Begründung	Die "industrielle und gewerbliche Fabrikation" hat sich zwar in den letzten Jahren gewandelt und ist weniger flächenintensiv als früher. Um eine Übereinstimmung mit der Wegleitung der Baudirektion zu erreichen, wird aber auf die Anpassung des Wertes verzichtet.
Antrag 11 (SP)	Tabelle Normbedarf: Für die Nutzungsart "Wohnen" soll der Wert für Bewohnende oder Beschäftigte auf 1 PP/100 m^2 festgesetzt werden. *Begründung*: Der Wert von 1 PP pro 100 m^2 entspricht dem heutigen Durchschnitt einer Wohnung. Die meisten Städte haben diese Bezugsgrösse beim Wohnen.
Antrag 12 (VCS)	Tabelle Normbedarf: Wohnen für die Kategorie Bewohnende und Beschäftigte sind die Werte 0.9 PP/Wohnung oder 1 PP/100 m^2 GF zu verwenden. *Begründung*: Die durchschnittliche Wohnungsgrösse hat sich in den letzten Jahren deutlich erhöht. Diesem Faktum ist auch in der PPVO Rechnung zu tragen. Die Stadt Zürich beispielsweise geht sogar von 1 PP/120 m^2 aus. Da sich in Winterthur gemäss einem Bericht des Statistischen Amtes des Kantons Zürich, der sich auf die Auswertungen des Mikrozensus bezieht, seit dem Jahr 2000 der Anteil der autofreien Haushalte ständig erhöht hat und im Jahre 2015 bei 37% liegt, ist dieser Wert ebenfalls anzupassen.
Entscheid	Die Anträge werden nicht berücksichtigt.
Begründung	Der Wert von 80 m^2 entspricht dem Wert der Wegleitung der Baudirektion und der bisherigen bewährten Regelung. Die Stadt Zürich hat einen deutlich höheren ÖV-Anteil und die Verhältnisse sind deshalb nur bedingt mit denjenigen in der Stadt Winterthur vergleichbar. Mit der vorgeschlagenen Senkung der Minimalwerte kann die Grundeigentümerschaft in Winterthur zudem sehr individuell "nach unten" reagieren.

Wie die nachfolgenden Beispiele zeigen, legen die Städte im Kanton Zürich die Werte unterschiedlich fest:

- Zürich 120 m^2, mind. 0.9 PP/Wohnung
- Uster (Revisionsentwurf): 80 m^2, mind. 2 PP
- Wetzikon: 80 m^2, mind. 1.5 PP/Wohnung
- Horgen: 80 m^2, mind. 1 PP/Wohnung
- Kloten, Dübendorf, Opfikon: 80 m^2
- Frauenfeld: gemäss VSS-Norm (1 PP pro 80...100 m^2 Bruttogeschossfläche (BGF).

Antrag 13
(CVP/KMU Verband/agil-mobil, FDP)

Mit der Tabelle "Normbedarf für Parkplätze für Personenwagen" soll mittels einfacher Berechnung ein realitätsnahes Bild der Anzahl Personen ermittelt werden, die für die Nutzung von Parkplätzen infrage kommen. In einem zweiten Schritt wird mittels Reduktionsplan die bewilligungsfähige Parkplatzzahl in Abhängigkeit der Erschliessung gesteuert. Leider setzt die Steuerung im aktuellen Vorschlag bereits im ersten Schritt ein, da die Faktoren nicht der Realität entsprechen. Diese müssen in unseren Augen generell erhöht werden.

Am augenfälligsten ist die unrealistische Berechnung bei "Reine Verwaltungs- und Bürobetriebe". Sie rechnen mit einem Parkplatz, bzw. einem Mitarbeiter pro 50 m^2. In der Wegleitung des SECO zur Verordnung 3 zum Arbeitsgesetz wird unter 1.3 eine Mindestfläche von 6 m^2 netto, bzw. inkl. Verkehrsflächen und büronahen Nutzungen von 10 bis 25 m^2 vorgeschrieben. Diese Grössenordnung entspricht der Realität unserer Mitglieder. Somit sollte dieser Faktor wie folgt angepasst werden:

	Bewohnende oder Beschäftigte	Besuchende und Kundschaft
Reine Verwaltungs- und Bürobetriebe	1 PP/25 m^2	1 PP/250 m^2

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Die Parkplatzverordnung legt die Bemessungsgrössen unabhängig von arbeitsrechtlichen Vorgaben fest. Die Baudirektion hat die Werte aufgrund von Erfahrungswerten über verschiedene Branchen in der Wegleitung festgelegt. Die spezifischen Verhältnisse müssen durch die entsprechende Anwendung der Spanne innerhalb der Minimal- und Maximalwerte ausgeglichen werden. Zudem ist für die Öffentlichkeit die Verkehrserzeugung pro Hektare Bauzone verkehrsplanerisch relevant, d.h. Betriebe mit einer hohen Arbeitsplatzdichte sollen nicht erheblich mehr Verkehr erzeugen als Betriebe mit geringerer Arbeitsplatzdichte. Im Übrigen wird auf die separate Nutzungsart "Reine Büro- und Verwaltungsbetriebe" verzichtet (vgl. Antrag 15 und Antrag 3 des Kantons).

Antrag 14 (CVP/KMU Verband/HAW/TCS/ ACS/agil-mobil/Gruppe für Wohn- & Grundeigentum/HEV, FDP)	Wir fordern zusätzlich eine "Kleinregelung": Für das Wohnen in Ein- und Zweifamilienhäusern sind bis zu 2 Parkplätze als Norm zuzulassen, ohne die im Anhang 1 genannten Kriterien und ohne Anwendung der im Reduktionsplan genannten Prozentsätze des Normbedarfs. Für Mehrfamilienhäuser kann Art. 3 angewendet werden. Diese Lösung ist sinnvoll. *Begründung*: Dies führt zu weniger Suchverkehr nach Parkplätzen auf öffentlichem Grund und entlastet die Belegung öffentlicher Parkplätze durch Bewohner von Ein- und Zweifamilienhäusern. Mehrverkehr ist durch diese administrativ vereinfachte Lösung für Ein- und Zweifamilienhäuser nicht zu erwarten, eher im Gegenteil. Insbesondere Einfamilienhäuser, also private Bauherren, werden von Bürokratie entlastet.
Entscheid	Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.
Begründung	Im Sinne der Gleichberechtigung aller Nutzer derselben Nutzungsart, beispielsweise Wohnen, ist eine unterschiedliche Behandlung nicht zweckmässig. Es wird jedoch in der geänderten Fassung von Art. 2 sichergestellt, dass jeder Grundeigentümer mindestens einen Parkplatz erstellen darf.
Antrag 15 (Grüne)	Normbedarf an Parkplätzen: Die Nutzungsart "Reine Verwaltungs- und Bürobetriebe" ist zu streichen. *Begründung*: Diese Nutzungsart kommt in der kantonalen Wegleitung nicht vor. Sie ist auch für die Berechnung der Veloabstellplätze in der vorliegenden PPVO offenbar nicht relevant. Die Abgrenzung zur Nutzungsart "nicht publikumsorientierte Dienstleistungen" (oft auch reine Bürobetriebe) ist unklar definiert und erlaubt willkürliche Zuordnungen. Diese Nutzungsart ist die einzige, bei welcher der Normbedarf für Beschäftigte von jenem der Wegleitung stark abweicht. Es ist nicht sinnvoll, Beschäftigte von Büroarbeitsplätzen derart zu privilegieren.
Entscheid	Der Antrag wird berücksichtigt. Im Art. 3 Anhang 1 wird die Kategorie "Reine Verwaltungs- und Bürobetriebe" weggelassen.
Begründung	Der Flächenbedarf pro Arbeitsplatz ist in Dienstleistungsbetrieben zwar sehr unterschiedlich. Der Vollzug ist jedoch bei einer erhöhten Differenzierung ebenfalls anspruchsvoll. Der Kanton verlangt, dass diese Nutzungsart den "nicht publikumsorientierten Dienstleistungsbetrieben" zugeordnet wird (vgl. Antrag 3 des Kantons). Um eine Übereinstimmung mit der Wegleitung der Baudirektion zu erreichen, wird auf diese neue Kategorie verzichtet.

2.4 Anträge zu Art. 4

Antrag 16
(Grüne, VCS)

Art. 4 Abs. 1 ist mit den weiteren Zielen einer Parkplatzregelung zu ergänzen:

"Der Bedarf an Parkplätzen ist unter Berücksichtigung der Verkehrserschliessung des Grundstückes, der Strassenkapazität und der Einhaltung der Belastungsgrenzwerte der Luftreinhalteverordnung aufgrund der Gebietszuteilung gemäss Reduktionsplan (Anhang 2) in Prozentsätzen des Normbedarfs zu ermitteln:"

Begründung: Der Kanton Zürich betrachtet die Regelung des Parkplatzbedarfs als Bestandteil des Massnahmenplanes Luft. Diese Vorgabe gilt es auch in der Parkplatzverordnung der Stadt Winterthur aufzunehmen. Gerade im Hinblick auf ein leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem gemäss städtischem Gesamtverkehrskonzept ist auch die Strassenkapazität in die Überlegungen einzubeziehen.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Diese Aspekte fliessen indirekt bei der Festlegung der Reduktionsgebiete ein. Die dichteren Gebiete haben eine höhere Luftbelastung und die Strassen sind ausgelasteter, weshalb auch eine höhere Reduktion der Parkplätze erfolgt. Eine spezifische Festlegung im Einzelfall ist nicht handhabbar.

Antrag 17
(Coop/Migros/Terresta, espace mobilité)

In der Tabelle im Anhang 1 ist bei den Verkaufsgeschäften eine eigene, dritte Kategorie zu schaffen: "Für Nahversorger-Filialen bis 850 m^2 mGF gilt ein Normbedarf für Parkplätze für Personenwagen von 1 PP/150 m^2 mGF für Beschäftigte und 1 PP/15 m^2 mGF für Besuchende und Kunden."

Begründung: Förderung des Baus von Nahversorger-Filialen bis 850 m^2 mGF. Der Bau solcher Nahversorger-Filialen, insbesondere in den Entwicklungs- und Neubaugebieten, entspricht einem echten Kundenbedürfnis und liegt ganz klar im öffentlichen Interesse. Diese Filialen tragen zur Reduktion des Autoverkehrs bei, da sie näher bei den Kunden liegen. Durch die aktuell vorgesehene, viel zu tiefe Anzahl Parkplätze wäre jedoch der Neubau solcher Nahversorger-Filialen für die Detailhändler nicht mehr interessant, denn auch diese kleineren Nahversorger-Filialen benötigen eine ausreichende Anzahl Parkplätze, um rentabel betrieben werden zu können.

Antrag 18
(CVP/HAW/TCS)

Wir fordern eine separate Kategorie und eine Sonderlösung für Quartierläden, sogenannte Nahversorger. Nach den vorliegenden Bestimmungen könnten keine Nahversorger-Läden mit genügend PP gebaut werden und wären damit nicht rentabel. Nicht rentable Läden werden nicht gebaut, von der vorliegenden PPVO also de facto verboten. Hier muss eine eigene Kategorie geschaffen werden, für die mindestens die doppelte Anzahl Parkplätze erlaubt ist wie vorgesehen. Es kann z.B. eine Grösse von 500 m^2 Ladenfläche als Obergrenze gesetzt werden.

Entscheid	Die Anträge werden nicht berücksichtigt.
Begründung	Die Erstellung einer höheren Anzahl Parkplätze ist oftmals aus Platzgründen schwierig und nur mittels einer kostspieligen Tiefgarage möglich. Wichtig für den Detailhandel, namentlich die Nahversorger, sind oberirdische Kurzzeitparkplätze in unmittelbarer Ladennähe. Im Rahmen der Parkraumplanung wird die Stadt diesem Aspekt Rechnung tragen können. Im Übrigen entsprechen die Kategorien und Werte im Anhang 1 der Wegleitung der Baudirektion.
Antrag 19 (SP)	Änderungen von Werten in der Tabelle: Gebiet I: Beschäftigte max. 20%, Besuchende max. 30% (statt: 25/30) Gebiet II: Beschäftigte max. 25%, Besuchende max. 35% (statt: 30/40) Gebiet III: Beschäftigte max. 30%, Besuchende max. 40% (statt: 45/60) Gebiet IV: Beschäftigte max. 50%, Besuchende max. 70% (statt: 65/80) *Begründung*: Beschäftigten-PP (Pendlerinnen und Pendler) belasten das Verkehrsnetz gerade in den Hauptverkehrszeiten sehr stark. Auch die Kunden-PP belasten das Verkehrsnetz vor allem in der problematischen Abendspitze. Daher müssen Anreize geschaffen werden, damit diese Fahrten schwergewichtig mit dem ÖV oder allenfalls dem Velo zurückgelegt werden. Einerseits wird der ÖV gefördert (u.a. Busquerung Grüze, Kreditvorlage zur ÖV-Priorisierung) und andererseits braucht es auch Druckmassnahmen wie die Beschränkung des Parkplatzangebots. Wir schlagen als Kompromisslösung ausserhalb des Gebiets I (= Innenstadt) leicht höhere Maximalwerte vor als in der Dienstanweisung.
Antrag 20 (Grüne)	Änderungen von Werten in der Tabelle: Gebiet I: Beschäftigte max. 20%, Besuchende max. 30% (statt: 25/30) Gebiet II: Beschäftigte max. 25%, Besuchende max. 35% (statt: 30/40) Gebiet III: Beschäftigte max. 35%, Besuchende max. 50% (statt: 45/60) *Begründung*: Die Werte sind anzupassen, weil ansonsten die Ziele einer effizienten und stadtverträglichen Verkehrspolitik nicht erreicht werden können (Richtplanung, sGVK, Modalsplit-Ziele etc.). Es werden damit (mit Ausnahme des Gebietes um den HB) noch immer mehr Parkplätze ermöglicht als mit der abgelehnten Variante von 2015. Weiterhin ist festzuhalten, dass die Stadt Winterthur – ohne diese Korrekturen – die genau gleichen Maximalwerte aufführt wie die neue PPVO der Stadt Uster, was im Vergleich zur Grösse der beiden Städte ein krasses Missverhältnis bedeuten würde.

Antrag 21
(EVP)

Die Reduktionswerte in den Gebieten III und IV für Beschäftigte sowie Besuchende sollen um 10% gesenkt werden.

Begründung: Mit mehr Beschäftigten-Parkplätzen generieren wir mehr Berufspendler und somit mehr Stau in den Hauptverkehrszeiten.

Antrag 22
(VCS)

Die Reduktionsfaktoren sind folgendermassen anzupassen:

Gebiet I:
Beschäftigte max. 10% (statt 25%), Kundschaft max. 30% (statt 35%)

Gebiet II:
Beschäftigte max. 25% (statt 30%), Kundschaft max. 35% (statt 40%)

Gebiet III:
Beschäftigte max. 35% (statt 45%), Kundschaft max. 45% (statt 60%)

Begründung: Für die Kategorie Bewohnerinnen und Bewohner der Gebiete I bis III ist der Vorschlag der neuen PPVO akzeptabel, da autoarme oder autofreie Nutzungen die Minimalzahlen unterschreiten können.

Bei den übrigen Bedarfswerten übernehmen wir die Vorgaben der Dienstanweisung weitgehend. Die Aussagen der fachlich ausgewogenen Expertise der Dienstanweisung für die Gebiete I bis III haben aufgrund der oben dargelegten Problemfelder nach wie vor ihre Gültigkeit.

Antrag 23
(Gruppe Wohn- & Grundeigentum/HEV/ACS, TCS, HAW)

Die Reduktionsfaktoren sind jenen der kantonalen Wegleitung anzupassen:

Gebiet I:
Bewohnende max. 60%, Beschäftigte max. 30%, Kundschaft max. 45% (statt: 40/25/35)

Gebiet II:
Bewohnende max. 80%, Beschäftigte max. 45%, Kundschaft max. 60% (statt: 50/30/40)

Gebiet III:
Bewohnende max. 80%, Beschäftigte max. 65%, Kundschaft max. 80% (statt: 65/45/60)

Gebiet IV:
Bewohnende max. 100%, Beschäftigte max. 90%, Kundschaft max. 100% (statt: 85/65/80)

Begründung: Zwar ist richtig, dass gemäss Art. 5 PPVO im Einzelfall Verbesserungen, das heisst die Anwendung kleinerer Reduktionsfaktoren möglich sind. Solange das Prinzip (wie angemahnt) nicht angepasst wird, ist der Einzelfall jedoch willkürgefährdet.

Antrag 24 (CVP/Allreal/FDP/ KMU Verband/TCS/agil-mobil)	Den Reduktionsfaktoren gemäss Art. 4 können wir nicht zustimmen. Sie sollten grosszügiger gehandhabt und die Bandbreite erweitert werden. Wir fordern die Ausdehnung der Faktoren um 10–20% oder die Übernahme der Werte aus der kantonalen Wegleitung. Insbesondere in den Gebieten III und IV kann auf eine Reduktion gegenüber den Werten der kantonalen Wegleitung verzichtet werden, da dort weder die Luftreinhaltung beeinflusst werden soll (was ja sowieso mit der Anzahl Parkplätze nicht beeinflusst werden kann) noch müssen Bewohnerparkplätze speziell reduziert werden gemäss kantonaler Vorgabe.
Antrag 25 (Gruppe für Wohn- & Grundeigentum/HEV/ACS)	Art. 4 Anhang 2 Reduktionsplan: Genauso wenig wie bei Art. 3 besteht bei Art. 4 Anlass, von der Wegleitung abzuweichen. Zu unterlassen ist insbesondere eine Verschärfung der Reduktionsfaktoren bei den Parkplätzen für Bewohnende. In der kantonalen Wegleitung (Kapitel 4, Bestimmung des massgeblichen Bedarfs) wird eine Beschränkung der maximal zulässigen Parkplätze nur für Zielgebiete empfohlen. Parkplätze für Bewohnende gehören jedoch nicht zum Zielgebiet. Im gleichen Kapitel wird weiter festgehalten, dass eine Beschränkung für die Wohnnutzung vor allem in Zentrums- und Mischzonen, weniger in reinen Wohnzonen, nötig sei. Für die Stadt Winterthur bedeutet dies, dass eine Beschränkung der maximal zulässigen Parkplätze für Bewohnende in den Gebieten III und IV, gemäss kantonaler Wegleitung, nicht nötig ist. Es besteht somit kein Anlass, bei Parkplätzen für Bewohnende von der kantonalen Wegleitung abzuweichen. Mit Art. 5 kann danach auf besondere Einzelfälle (Abgrenzungsfragen etc.) eingegangen werden.
Entscheid	Die Anträge werden nicht berücksichtigt.
Begründung	Mit den in der PPVO vorgeschlagenen Reduktionsfaktoren wird ein angemessener Ausgleich zwischen den divergierenden Interessen (Stärkung Wirtschaftsstandort Winterthur, Erhöhung Arbeitsplatzdichte, langfristige Sicherstellung eines funktionsfähigen Verkehrsnetzes, Verbesserung Luftqualität, Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs) gefunden. Eine Veränderung der Werte wäre dieser Balance nicht mehr zuträglich. Die ÖV-Erschliessung ist in der ganzen Stadt auf einem guten Niveau, weshalb eine Beschränkung des Maximums auch bei der Nutzung "Wohnen" angebracht ist. Zudem ist die Anzahl der Haushalte ohne Auto in Winterthur überdurchschnittlich hoch (vgl. Städtevergleich Mobilität 2015). Die zahlreichen divergierenden Forderungen nach Anpassungen der Reduktionswerte nach oben und unten – je nach Interessenlage – zeigen, dass die eingesetzten Werte angemessen sind.

Antrag 26 (CVP/KMU Verband/HAW/agil-mobil, FDP)	Für Fahrzeuge mit nachhaltigen, umweltfreundlichen Antrieben sollen so viele Parkplätze zugelassen werden, wie die Bauherrschaft wünscht und verträglich ins Gesamtprojekt einbauen kann, zusätzlich zu den gemäss PPVO zu bewilligenden Standard-PP. *Begründung:* Mit dieser Lösung wird eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik explizit gefördert und Winterthur sendet ein wichtiges Signal aus.
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Die Beschränkung der Anzahl Parkplätze erfolgt einerseits aus Umweltgründen und anderseits aus Gründen der zu geringen Kapazität des Strassennetzes. Auch umweltfreundliche Autos mit nachhaltigen Antrieben führen zur Verringerung der Strassenkapazität. Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik erfordert innovativere Lösungen als ein einfaches Aufstocken der zulässigen Parkplatzzahl für eine spezielle Kategorie von Fahrzeugen. Die Umsetzung der Vorschrift wäre zudem mit einem unverhältnismässig hohen Kontrollaufwand verbunden.
Antrag 27 (Grüne)	Art. 4 Abs. 2: Neue Formulierung: "Bei massgeblichen Veränderungen der Erschliessungsqualität passt der Stadtrat den Reduktionsplan spätestens vier Jahre nach der letzten Änderung wieder an." *Begründung*: Die Anpassung muss regelmässig erfolgen und hat im Regelfall nur die Änderung der Erschliessungsqualität zu berücksichtigen.
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Die Anpassung erfolgt nur, wenn sich die Erschliessungsqualität massgeblich ändert. Ob und wann sie ändert, ist Resultat des ÖV-Fahrplanverfahrens oder von Verkehrsmassnahmen. Es ist deshalb nicht zweckmässig, alle vier Jahre eine zwingende Anpassung des Reduktionsplans einzufordern.
Antrag 28 (CVP/Allreal, FDP, agil-mobil)	Die Anpassung des Reduktionsplanes sollte nicht allein vom Stadtrat vorgenommen werden können. Er sollte diesen zumindest dem Parlament zur Genehmigung vorlegen müssen.
Antrag 29 (Privatperson)	Art. 4 Abs. 2 ist zu streichen. *Begründung*: Die Änderung des Reduktionsplans ist ein planungsrechtlicher Akt, der nicht allein dem Stadtrat überlassen werden darf. Mit dem Reduktionsplan sind – abweichend vom ÖV-Güteklassenplan – politische Entscheide getroffen worden. Diese sollten dem Grossen Gemeinderat vorbehalten bleiben.

Entscheid	Die Anträge werden nicht berücksichtigt.
Begründung	Die Anpassung des Reduktionsplanes ist eine weitgehend technische Angelegenheit aufgrund veränderter tatsächlicher Erschliessungsverhältnisse. Die Anpassung gebietet auch das Rechtsgleichheitsgebot: Grundstücke mit gleicher Erschliessungsqualität sollen der gleichen Reduktionsstufe unterliegen. Die Anpassungskompetenz ist deshalb dem Stadtrat zuzuordnen.
Antrag 30 (Privatperson)	Zu Art. 4 Abs. 1 Anstelle des "Reduktionsplans" ist (weiterhin) der ÖV-Güteklassenplan des Kantons als Bestandteil der Verordnung zu übernehmen. *Begründung*: Der ÖV-Güteklassenplan trägt der tatsächlichen Erschliessungssituation der einzelnen Parzellen wesentlich besser Rechnung als der neu geschaffene Reduktionsplan. Mit dem Reduktionsplan will die Stadt auch die Kategorisierung der Wegleitung, die sich bewährt hat, ändern. Tatsächlich werden mit dem Reduktionsplan viele Grundstücke einer Kategorie mit einer stärkeren Reduktion der maximal zulässigen Bewohnerparkplätze zugewiesen.
Antrag 31 (Grüne)	Der Reduktionsplan ist zu überarbeiten. Die "Gebiete" I bis V sind wie bisher als "Klassen" A bis E zu bezeichnen. Die Klassen sind möglichst deckungsgleich mit den Güteklassen gemäss Wegleitung (GISZH-Karte auf der Grundlage der aktuellen Fahrpläne) festzulegen. *Begründung*: Die Gebiete sollen *ausschliesslich* die Qualität der ÖV-Erschliessung abbilden, andere Kriterien (mit Ausnahme des Bedarfs nach parzellenscharfer Abgrenzung) sind nicht zulässig. Nur so ist eine nachvollziehbare und verlässliche, durch die Verwaltung durchgeführte, regelmässige Nachführung aufgrund geänderter Erschliessungsqualität gewährleistet. Im Untertitel wird explizit auf die kantonale Wegleitung verwiesen. Aus dem Plan "ÖV-Güteklassen" (siehe Antrag) ist ersichtlich, dass der Korridor Töss–Stadtzentrum–Grüze in der besterschlossenen Klasse A liegt. Auf dem Reduktionsplan sind das Stadtzentrum inkl. Sulzerareal im besterschlossenen Gebiet I, die unmittelbar angrenzenden Quartiere Tössfeld und Seidenstrasse aber im Gebiet III. Die Gebiete des Reduktionsplans entsprechen nicht der Güte der ÖV-Erschliessung.
Entscheid	Die Anträge werden nicht berücksichtigt.

Begründung

Der Reduktionsplan fokussiert nicht nur auf die reine ÖV-Erschliessungsgüte und die Festlegung im kantonalen Richtplan, sondern nimmt eine breitere Abwägung (analog Reduktionsplan PPVO Stadt Zürich) vor. Berücksichtigt wird insbesondere wie nahe eine Liegenschaft am Stadtzentrum liegt, wie hoch das Bahn- und Busangebot ist und wie gut die ÖV-Stationen zu Fuss und mit dem Velo erreichbar sind. Der Reduktionsplan bildet deshalb die Erschliessungsqualität realistischer ab als der ÖV-Güteklassenplan des Kantons (vgl. Erläuterungsbericht).

Antrag 32
(Privatperson)

Zu Art. 4 Abs. 1

Das Gebiet I (im Stadtzentrum) gemäss Reduktionsplan ist auf das Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung zu beschränken.

Begründung: Meine Liegenschaften liegen gemäss ÖV-Güteklassenplan (DA 2011) im Gebiet B mit einer Bandbreite von 55 % bis 67.5 % für Bewohnerparkplätze. Neu wird das Areal, das nicht im kantonalen Zentrumsgebiet liegt, dem Gebiet I nach Reduktionsplan zugeschlagen, mit einer Bandbreite von 20 % bis 40 % für Bewohnerparkplätze. Die Erschliessungsqualität wird mit dieser Änderung nicht besser. Das Minimum der zu erstellenden Parkplätze wird auf 20 % reduziert, was – wenn dieses zur Anwendung kommt – mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu Problemen mit dem knappen Angebot an öffentlichem Raum für den ruhenden Verkehr im Quartier führen wird. Die Vermietung von Wohnungen ohne Parkplatz wird erschwert, ebenso der Verkauf von Eigentumswohnungen. Käufer von Eigentumswohnungen wollen erfahrungsgemäss einen Autoabstellplatz miterwerben, auch wenn sie im Zeitpunkt des Eigentumserwerbs (noch) nicht über ein Motorfahrzeug verfügen oder dieses nur extensiv nutzen.

Antrag 33
(Privatperson)

Zu Art. 4 Abs. 1

In den Gebieten B bis D bzw. III bis V ist auf die Festsetzung von Maxima für die Bewohnerparkplätze generell zu verzichten.

Eventualiter: Es ist ein Absatz in Art. 4 einzufügen, wonach in jedem Fall pro Wohnung ein Abstellplatz erstellt werden darf (gemäss Stadtzürcher Regelung).

Begründung: Die Festlegung von Obergrenzen für Bewohnerparkplätze ist gemäss Wegleitung nicht zwingend. Investoren werden nur so viele Parkplätze erstellen wie sie vermieten (oder verkaufen) können. Mit der Parkplatzverordnung will man nicht den Besitz von Automobilen erschweren (was gegen die Handels- und Gewerbefreiheit verstossen würde); bekämpft werden soll nur die Überlastung des Verkehrsnetzes zu den Hauptverkehrszeiten. Auch diesbezüglich wird sich ein Gleichgewicht einpendeln: Wird die Überlastung des Verkehrsnetzes für den einzelnen Verkehrsteilnehmer zum Problem, wird er ausweichen, entweder auf andere Zeiten, andere Wege oder andere Verkehrsmittel. Parkplätze sollen primär an den Zielorten des Verkehrs beschränkt werden, nicht an der Quelle, bei den Wohnungen der Bevölkerung. Die Beschränkung an den Ziel- und Quellorten führt zu einer wenig sinnvollen Überregulierung.

Entscheid	Die Anträge werden nicht berücksichtigt.
Begründung	Der Reduktionsplan fokussiert nicht nur auf die reine ÖV-Erschliessungsgüte und die Festlegung im kantonalen Richtplan, sondern nimmt eine breitere Abwägung (analog Reduktionsplan PPVO Stadt Zürich) vor. Liegenschaften im Nahbereich des Stadtzentrums sind auch zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar. Auch dies wird im Reduktionsplan berücksichtigt (vgl. Erläuterungsbericht). Die sinkende Anzahl Fahrzeuge pro Einwohner zeigt auch den Stellenwert eines eigenen Fahrzeuges. Autoarmes und autofreies Wohnen liegen heute im Trend. Bezüglich der Eigentumswohnungen zeigt sich, dass solche Wohnungen, insbesondere zentral gelegene, auch ohne eigenen Parkplatz verkauft werden können. Von einem Verzicht auf ein Maximum ist abzusehen, vgl. Begründung zu Anträgen 19 bis 25.
Antrag 34 (EVP)	Das Reduktionsgebiet III soll gemäss Wegleitung differenzierter betrachtet werden und zum Teil in Reduktionsgebiet II umgeteilt werden. *Begründung*: Verschiedene bestens erschlossene Gebiete (z.B. Zürcherstrasse ab Obere Briggerstrasse) sind im Reduktionsgebiet III. Dies lässt sich objektiv nicht begründen.
Entscheid	Der Antrag wird teilweise berücksichtigt. Der Reduktionsplan wird stellenweise angepasst.
Begründung	Der Reduktionsplan fokussiert nicht nur auf die reine ÖV-Erschliessungsgüte, sondern nimmt eine breitere Abwägung vor. Dabei muss eine gewisse Generalisierung erfolgen. Analog zum Reduktionsplan der Zürcher Parkplatzverordnung wird insbesondere auch die Nähe zu den Bahnanschlüssen (Hauptbahnhof, S-Bahnstationen Oberwinterthur, Grüze und Hegi) berücksichtigt (vgl. Erläuterungsbericht). Dies veranschaulicht insbesondere die Zürcherstrasse, die im Abschnitt vom Hauptbahnhof bis zur Oberen Briggerstrasse dem Gebiet I (neu 1) und im Abschnitt von der Oberen Briggerstrasse stadtauswärts dem Gebiet III (neu 3) zugeordnet ist. Im Gebiet I (neu 1) ist die Nähe zum Haupt- und Busbahnhof und der Umstand, dass das Zentrum auch zu Fuss und per Velo sehr gut erreichbar ist, ausschlaggebend für den höheren Reduktionsfaktor. Im weiter stadtauswärts liegenden Abschnitt sind die Anwohner auf den Bus und eher auf das Auto angewiesen, um das Zentrum zu erreichen, was einen niedrigeren Reduktionsfaktor rechtfertigt.

2.5 Anträge zu Art. 5

Antrag 35
(VCS)

Art. 5, Absatz 1, neue Formulierung:

"Für Betriebe, die aufgrund ihrer Tätigkeit auf Dienstfahrzeuge (Service- oder Betriebsfahrzeuge) angewiesen sind, kann die Anzahl Parkplätze angemessen erhöht werden."

Begründung: Wenn ein Betrieb über Servicefahrzeuge verfügt, bedeutet das nicht zwingend, dass diese auch auf dem Firmengelände abgestellt werden. Oftmals ist es so, dass die Servicefachleute ihr Auto zu Hause abstellen, die notwendigen Materiallieferungen finden dann an der Heimadresse statt. Ein Automatismus für Parkplätze führt nur zu einer unerwünschten Aufblähung der Parkplatzzahl und die Nutzung durch einen Personenkreis, der problemlos mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Velo anreisen könnte.

Entscheid

Der Antrag wird sinngemäss berücksichtigt.

Der Art. 5 Absatz 1 wird ersetzt durch: "Für Fahrzeuge, die ausschliesslich Betriebszwecken dienen, kann die Zahl der insgesamt zulässigen Abstellplätze angemessen erhöht werden. Als Betriebsfahrzeuge gelten Servicefahrzeuge und vergleichbare, für den Betrieb notwendige Fahrzeuge, die auf den Betrieb eingelöst sind."

Begründung

Es wird eine "Kann"-Formulierung eingeführt. Die Regelung entspricht damit der geltenden Regelung in der Dienstanweisung des Stadtrates vom 2. Februar 2011. Die Regelung wird gleichlautend der Regelung der Parkplatzverordnung der Stadt Zürich formuliert (vgl. auch Antrag 5 des Kantons).

Antrag 36
(Privatperson)

Art. 5 Abs. 2:

"Eine angemessene Erhöhung der nach Art. 3 und 4 errechneten *minimal* und maximal zulässigen Parkplätze ist zulässig."

Begründung: Ergibt sich aus der Nutzung eine vermehrte Verwendung von Motorfahrzeugen, hat die Bauherrschaft dafür zu sorgen, dass diese Fahrzeuge auf ihrem Grund abgestellt werden können. Sie muss verpflichtet werden können, die entsprechenden Parkplätze über das Minimum hinaus zu erstellen. Parkplätze sind für viele Bauherrschaften insbesondere ein unerwünschter Unkostenfaktor. Auf Vorrat wird kaum Parkraum erstellt, die Marktsituation sorgt in aller Regel für eine Beschränkung der Parkplatzzahl.

Entscheid

Der Antrag ist sinngemäss bereits berücksichtigt.

Begründung

Es darf davon ausgegangen werden, dass die festgesetzten Pflichtparkplatzzahlen grundsätzlich ausreichend sind. Sollte dies in einem Einzelfall nicht zutreffen, kann gestützt auf Art. 7 lit. b eine höhere Anzahl Parkplätze eingefordert werden.

Antrag 37 (CVP/HAW/agil-mobil)	Art. 5 versucht grundsätzlich zweckmässig, besonderen Verhältnissen Rechnung zu tragen (sowohl im Sinne der Erhöhung wie der allfälligen Herabsetzung). Dabei soll jedoch das "Ausgangsmaximum" gemäss Art. 4 der PPVO eine mitentscheidende Rolle spielen.
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Art. 5 Abs. 2 regelt die Erhöhung der maximal zulässigen Parkplatzzahl gemäss Art. 4. Dabei ist der jeweilige massgebliche Bedarf entscheidend. Eine Referenzierung auf das Ausgangsmaximum (Norm-/Grenzbedarf) wäre nicht angemessen, da auch bei den besonderen Verhältnissen grundsätzlich die Erschliessungsgüte miteinbezogen werden muss.
Antrag 38 (CVP/KMU Verband/HAW/TCS/ agil-mobil, FDP, espace mobilité, migros, coop)	In Art. 5 Abs. 2 lit. a ist positiv zu vermerken, dass nicht nur von "Schichtwechsel" sondern von "Arbeitsbeginn und -ende" ausserhalb der Betriebszeiten des ÖV gesprochen wird. Viele Betriebe arbeiten zwar nicht Schicht, haben aber Arbeitszeiten, die eine Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln verunmöglichen. Diesem Umstand ist nun Rechnung getragen. Es sind aber nicht nur die Winterthurer ÖV-Zeiten zu berücksichtigen, sondern auch die ÖV-Zeiten der Quellgebiete, aus denen die Anreisenden kommen.
Antrag 39 (CVP/KMU Verband/HAW/ agil-mobil)	Der Abfahrtsort (i.e.: Fahrdauer) ist nirgends erwähnt. Dieser sollte als "besondere Verhältnisse" gemäss Art. 5 miteinbezogen werden: Kann ein Arbeitgeber vorweisen, dass viele Mitarbeitende sehr lange Fahrtwege in Kauf nehmen müssen, so sollte dies entsprechend in Art. 5 berücksichtigt werden.
Entscheid	Die Anträge werden nicht berücksichtigt.
Begründung	Massgebend für die Anwendung der Regelung sind grundsätzlich die Anreisezeiten aus der Stadt Winterthur. Eine Ausweitung der Regelung auf Gebiete mit einem schlechten ÖV-Angebot würde die Parkplatzregelung und das Ziel der "Region der kurzen Wege" generell unterlaufen. Betriebsangestellte aus Gebieten mit einem geringen oder keinem ÖV-Angebot sollen und können die Angebote des kombinierten Verkehrs (z.B. P+R) nutzen. Hinzu kommt, dass der im Grundsatz verständliche Ansatz nicht mit vernünftigem Erhebungs- und Kontrollaufwand umsetzbar wäre.

Antrag 40
(VCS)

Art. 5 Abs. 2 ist ebenso wie Art. 7 Abs. 2 ersatzlos zu streichen. Entsprechend anzupassen sind die Bestimmungen über das Mobilitätskonzept in Art. 6 und 8, die sich auf diese Ziffern beziehen.

Begründung: Wesentliche Veränderungen einer Baute führen immer dazu, dass die aktuell gültigen gesetzlichen Regeln eingehalten werden müssen. Gerade unter Berücksichtigung des städtischen Gesamtverkehrskonzepts, der nach wie vor bestehenden Luftschadstoffbelastung, der drängenden Strassenlärmproblematik und der bestehenden Stauprobleme in Hauptverkehrszeiten ist es geradezu absurd, dass Regelungen, die dazu dienen sollten, die städtischen Verkehrs- und Umweltprobleme zu lösen, komplett ausgehebelt werden. Es kann bei einer Steuerfusserhöhung auch niemand geltend machen, er habe sich halt auf die tieferen Steuersätze verlassen und deshalb diese für sich in Anspruch nehmen.

Es gilt, die Mobilität eines Unternehmens sowohl bei Betriebserweiterungen wie auch bei Betriebsverlagerungen von Anfang an zu planen. Das Beispiel des Hauptsitzes des Schweizer Radio und Fernsehens in Zürich-Leutschenbach zeigt, dass trotz deutlich mehr Personal, das am Standort arbeitet, die Parkplatzzahl massiv gesenkt werden konnte. Ausgehend von der Erkenntnis, dass es nicht angeht, dass die Gebührenzahlerinnen die Parkplätze subventionieren, wurden in einem Mobilitätskonzept viele Massnahmen erarbeitet, die dann auch zu deutlich geringeren Parkplatzzahlen geführt haben. Was für diesen Grossbetrieb mit Tausenden von Beschäftigten gilt, sollte auch für Winterthur möglich sein.

Über eine Ausnahmeregelung für Betriebe mit Arbeitszeiten, die ausserhalb der Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs liegen, könnte man zwar diskutieren. Wir verzichten hier aber auf einen separaten Antrag, da die Bestimmungen für die industrielle und gewerbliche Fabrikation gemäss Anhang 1 aber 50% mehr Parkplätze zulassen, als die Regelung in der kantonalen Wegleitung des Kantons Zürich vorsieht. Es ist deshalb auch nicht ersichtlich, warum es noch mehr Parkplätze braucht.

Antrag 41
(Grüne)

Art. 5 Abs. 2 lit. b ist zu streichen.

Begründung: Der Passus führt zu einer nicht begründbaren, rechtlichen Ungleichbehandlung aufgrund rein wirtschaftlicher, bzw. unternehmensindividueller Betrachtungen. Mit Einführung solcher Art Ausnahmen könnten beliebig weitere "Kontexte" salonfähig werden, welche eine Besitzstandswahrung ausweiten möchten. Jeder Bauherr hat sich bei Nutzungsänderungen und Erweiterungen – was die rechtlichen Rahmenbedingungen anbetrifft – den dannzumal neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen anzupassen. Die Verlegung eines Geschäftssitzes ist in jedem Fall eine solche grundlegende Änderung. Genau gleich wie wesentliche Nutzungserweiterungen. Es steht der Bewilligungsbehörde auch ohne diesen Absatz noch immer zu, in Fällen von übergeordnet, durch Dritte oder der öffentlichen Hand verursachten Betriebsverlegungen entsprechende Korrekturen vorzunehmen. Sollte der Absatz nicht gestrichen werden wollen, ist der Text zumindest in diesem Sinne zu präzisieren/einzuschränken.

Antrag 42
(SP)

Art. 5 Abs. 2 lit. b:

Der Artikel ist ersatzlos zu streichen:

Begründung: Dieser Artikel ist sehr "schwammig" formuliert. Nicht tolerierbar ist, dass auch bei Betriebsverlagerung die Anzahl Parkplätze beibehalten werden dürfte. Wenn zum Beispiel ein Betrieb von Wülflingen Niderfeld nach Neuhegi oder in die Innenstadt umsiedelt, könnte er gleich viele Parkplätze erstellen, obwohl die ÖV-Erschliessung markant besser ist. Dies schafft gegenüber Neuansiedlungen eine ungerechte Bevorteilung.

Entscheid

Die Anträge werden teilweise berücksichtigt.

Art. 5 Abs. 2 lit. b wird auf Betriebserweiterungen beschränkt.

Für Betriebsverlagerung wird in Art. 7 Abs. 2 eine Regelung getroffen.

Begründung

Es ist ein zentrales Anliegen der Stadt, Arbeitsplätze zu erhalten und neue zu schaffen. Der Verlust von Parkplätzen durch Betriebserweiterungen oder –verlagerungen kann sich negativ auf das Expansionsverhalten und damit auf die Schaffung von Arbeitsplätzen auswirken. Die Parkplatzverordnung soll deshalb die Möglichkeit bieten, im Einzelfall die Parkplatzzahl den Bedürfnissen des Betriebes in einem bestimmten Umfang anzupassen.

Da die Standortverlagerung eher mit einer Neuansiedlung zu vergleichen ist als mit einer Betriebserweiterung wird Art. 5 Abs. 2 lit. b auf Betriebserweiterungen beschränkt und Betriebsverlagerungen im geänderten Art. 7 geregelt. Bei Standortverlagerungen ist eine Erhöhung nur in den Gebieten 3 und 4 möglich und darf maximal einen Drittel betragen.

Antrag 43
(CVP/FDP/Junge Altstadt/HAW/
KMU Verband/agil-mobil, FDP)

Den Art. 5 Abs. 2 lit. b interpretieren wir als "Bestandesgarantie". Er ist auch aufgrund der Erläuterungen zur PPVO 2017 als solche zu verstehen. Allerdings ist die Formulierung einer tatsächlichen Bestandesgarantie nicht ausreichend und muss klarer gemacht werden. Wir erwarten, dass eine klare Formulierung eingebaut wird, die besagt, dass sowohl Umbauten, Ersatzneubauten als auch Umnutzungen nicht zu einem Verlust von bestehenden Parkplätzen führen. Einmal bewilligte Parkplätze sind auch in Zukunft gesichert. Vielmehr sollen für Erweiterungsbauten noch zusätzliche Parkplätze erlaubt werden, die dann nach der neuen Verordnung zusätzlich berechnet werden.

Zur Veranschaulichung dieser Forderung ein kurzes Beispiel:

Bestehende Baute mit 2'000 m^2 Fläche und 300 Parkplätzen wird erweitert auf 2'500 m^2 Fläche. Es sind weiterhin die bestehenden 300 Parkplätze erlaubt plus für die Erweiterung von 500 m^2 noch zusätzliche Parkplätze gemäss PPVO 2017 (je nach Nutzung und Gebiet ergibt das nachher klar mehr als 300 Parkplätze).

Wir empfehlen, dass in einem zusätzlichen Abschnitt oder Paragraphen die folgende Formulierung verwendet wird zur Sicherstellung

der Bestandesgarantie: *Aufgrund bisherigen Rechts bewilligte Parkplätze in privatem Eigentum sind in ihrer Anzahl und ihrem Bestand geschützt. Diese Bestandesgarantie gilt auch bei Umbauten, Umnutzungen, Ersatzneubauten, Renovationen und Erweiterungen*.

Antrag 44
(Coop/Migros/espace mobilité/Terresta)

Für bestehende Anlagen muss die Bestandesgarantie für die Anzahl der bestehenden, rechtmässig bewilligten Parkplätze zwingend in die PPVO aufgenommen werden. Diese Bestandesgarantie muss auch für Umbauten, Renovationen, Ersatzbauten und Erweiterungen gelten. Wir fordern daher die Einführung eines separaten Artikels, der die Bestandesgarantie explizit regelt:

"Art. X neu: Bestandesgarantie für bestehende, rechtmässig bewilligte Parkplätze

Aufgrund bisherigen Rechts bewilligte Parkplätze in privatem Eigentum sind in ihrer Anzahl und ihrem Bestand geschützt. Diese Bestandesgarantie gilt auch bei Umbauten, Renovationen, Ersatzbauten und Erweiterungen."

Begründung: Wenn die Parkplatzzahlen bei Umbauten, Renovationen, Ersatzbauten und massvollen Erweiterungen nicht garantiert werden, hat dies – über kurz oder lang – folgende Konsequenzen: Dringend notwendige Modernisierungen werden nicht getätigt, weil sonst massive Parkplatzverluste drohen. Als Folge der ständig sinkenden Attraktivität der Läden nehmen auch die Umsätze laufend ab. Standorte, die in die Verlustzone abgleiten, müssen definitiv geschlossen werden. Ohne Bestandesgarantie laufen veraltete Verkaufsstandorte somit unweigerlich in die Revitalisierungsfalle. Dies bedeutet für die betroffenen Objekte den Tod auf Zeit.

Entscheid

Die Anträge werden nicht berücksichtigt.

Begründung

Bei Art. 5 Abs. 2 lit. b handelt es sich nicht um eine Bestimmung zur Bestandesgarantie. Die Gemeinden haben diesbezüglich keinen gesetzgeberischen Spielraum. Das PBG regelt die Bestandesgarantie in § 357. Bei blossen Umbauten und Renovationen, die keinen neubauähnlichen Zustand schaffen, sind die bestehenden Parkplätze geschützt.

Die Ausnahmeregelung von Art. 5 Abs. 2 lit. b kommt zum Tragen, wenn durch eine Betriebserweiterung bestehende Parkplätze tatsächlich verloren gehen. Diesem Umstand kann bei der Neuberechnung der zulässigen Anzahl Parkplätze angemessen Rechnung getragen werden. Kann der Nachweis erbracht werden, dass sich die neu berechnete Anzahl Parkplätze auf den Betrieb nachteilig auswirken würde, kann die Parkplatzzahl gemäss dem tatsächlichen Bedarf *angemessen* erhöht werden, maximal um die Anzahl der verlustig gegangenen Parkplätze (vgl. Erläuterungsbericht). Hingegen werde Betriebsverlagerung im geänderten Art. 7 geregelt.

Antrag 45
(Gruppe für Wohn- & Grundeigentum/HEV)

Art. 5 Abs. 2 lit. b

Hier wäre generell festzuhalten "für Betriebs*ansiedlungen*, -erweiterungen und -verlagerungen".

Antrag 46
(Allreal)

Die besonderen Verhältnisse bei Art. 5 PPVO sind weniger einschränkend zu formulieren. So ist in jedem Fall bei Art. 5 Abs. 2 lit. b auch die Variante einer Betriebs*erneuerung* in den Verordnungstext aufzunehmen.

Entscheid

Die Anträge werden nicht berücksichtigt.

Die Begriffe werden in den Erläuterungen näher umschrieben.

Begründung

Da Betriebsverlagerungen mit einer Betriebsansiedlung an einem neuen Ort einhergehen, ist eine Erwähnung nicht erforderlich. Betriebserweiterungen umfassen Neubauten, Anbauten und vergrösserte Ersatzbauten am gleichen Ort, die zum Verlust von bestehenden Parkplätzen führen.

Antrag 47
(CVP/KMU Verband/HAW/
agil-mobil, FDP)

In Art. 5 Abs. 2 lit. c müsste auch die "Steigerung der Kundenfrequenz" erwähnt werden (nicht nur die Arbeitsplatzdichte).

Begründung: Beide Faktoren werden sich in Zukunft gegenläufig entwickeln. Also weniger Arbeitsplätze bei höherem Kundenaufkommen.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Der Nachweis einer höheren Arbeitsplatzdichte ist im Vollzug anspruchsvoll umzusetzen, weshalb der Artikel von der Baudirektion des Kantons Zürich in der ersten Vorprüfung negativ beurteilt worden ist. Art. 5 Abs. 2 lit. c und Art. 5 Abs. 3 lit. d werden deshalb gestrichen. Mit den Regelungen in Art. 5 Abs. 2 lit. b und Art. 7 Abs. 2 lit. c (neu: Art. 7 lit. c) kann eine angemessene Parkplatzzahl für Betriebe erzielt werden. Eine Bestimmung betreffend Steigerung der Kundenfrequenz wäre ebenfalls kaum vollziehbar.

Antrag 48
(Grüne)

Art. 5 Abs. 3 lit. a:

Ergänzender (neuer) Nebensatz: "..., dabei ersetzt ein Car-Sharing-Platz zwischen 4 bis 8 Pflicht-Parkplätze."

Begründung: Institutionelle Car-Sharing-Plätze werden künftig noch mehr Bedeutung erhalten. Sie sind in der Stadt ein relevanter Faktor zur Effizienzsteigerung des motorisierten Individualverkehrs. Es ist deshalb angebracht, deren Ersatz-Wirkung auf der Ebene der Verordnung explizit festzuhalten (wie das andere Parkplatzverordnungen im Kanton auch tun). Weiterhin macht der Antrag beliebt, der Bewilligungsbehörde einen gewissen Spielraum zu geben.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung	Die "angemessene Herabsetzung" aufgrund der Car-Sharing-Parkplätze muss individuell ausfallen. Wie im Erläuterungsbericht ausgeführt, ist davon auszugehen, dass ein Car-Sharing-Parkplatz *in der Regel* vier Pflichtparkplätze ersetzt. Im Sinne einer flexiblen Lösung, die es beispielsweise erlaubt, im Einzelfall einen besonderen Standort zu berücksichtigen, und mit Blick auf die Zukunft (Car-Sharing kann sich schnell weiter etablieren) erscheint es nicht zweckmässig, in der Verordnung eine fixe Zahl festzulegen.
Antrag 49 (Grüne)	Art. 5 Abs. 3 lit. c: Streichen des Textteils: "… und nur, sofern ein Nachweis für den herabgesetzten Bedarf erbracht und im Grundbuch angemerkt wird, dass Bewohnende und Betriebe auf den Anspruch auf eine Parkkarte in der blauen Zone verzichten." *Begründung*: Mit der vorgeschlagenen zusätzlichen Festlegung in Art. 1 (siehe Antrag 1) kann unseres Erachtens auf die schwerfälligen und aufwendigen Mechanismen mit dem Grundbucheintrag verzichtet werden.
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Sofern ein Grundeigentümer seinen Pflichtbedarf an Parkplätzen auf privatem Grund reduzieren will, muss sichergestellt sein, dass später nicht die Öffentlichkeit diese Last tragen muss. Im Rahmen von Baubewilligungen ist der Eintrag von Dienstbarkeiten der Normalfall und nicht besonders aufwendig.
Antrag 50 (Privatperson)	Art. 5 Abs. 3 lit. c: Verzicht auf die Einschränkung betreffend blaue Zone *Begründung*: Es gibt auch Parkplätze auf öffentlichen Strassen, welche weiss markiert sind. Diese in eine blaue Zone umzuwandeln, ist nicht in der ganzen Stadt sinnvoll. Insbesondere für Besucher in Wohnquartieren ist die Parkzeit in der blauen Zone zu kurz. Analog anderen Gemeinden/Städten im Kanton Zürich (vgl. Glattal) sind anstelle einer blauen Zone die weiss markierten Felder zeitlich zu beschränken (Bsp. 2 oder 4 oder 6 Std.; Kontrolle ebenfalls mit üblicher Parkscheibe für blaue Zone). Damit können allfällige Pendler ferngehalten werden.
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Artikel 5 Abs. 3 lit. c zielt darauf, dass der Verzicht auf Parkplätze bei autoarmer/autofreier Nutzung nicht zur dauerhaften Belegung von Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum in der blauen Zone durch "privilegierte" Grundeigentümer resp. deren MieterInnen führt. Die Parkplätze im öffentlichen Strassenraum sollen der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Die Regelung schliesst nicht aus, dass im Rahmen der Parkraumplanung weisse Parkplätze (mit spezifisch

auf Besuchende und Kundschaft ausgerichteter Parkdauer) ausgeschieden werden, auf welchen die BewohnerInnen nicht bevorzugt werden.

2.6 Anträge zu Art. 6

Antrag 51
(Grüne)

Art. 6. Abs. 1:

Zwei ergänzende Worte im Textlaut: "... nach Art. 5 ist sachlich nachvollziehbar zu begründen."

Begründung: Allfällige Begründungen für Abweichungen nach unten oder nach oben müssen in jedem Fall für die Bewilligungsbehörde nachvollziehbar belegt werden. Ansonsten ein zu grosses Risiko für Willkür besteht.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Eine Begründung im Rahmen des Bewilligungsverfahrens muss in jedem Fall sachlich und nachvollziehbar sein, andernfalls genügt sie nicht und ist zur Nachbesserung zurückzuweisen. Bleibt sie ungenügend, kann dem Antrag nicht gefolgt werden. Dies zu prüfen, ist Aufgabe der Baubehörde.

Antrag 52
(CVP/KMU Verband/HAW/TCS/
agil-mobil, FDP)

Art. 6 Abs. 2: Der Eintrag im Grundbuch zur Rückbau-Pflicht von zu vielen geschaffenen PP soll an eine Frist gebunden werden. Wenn Parkplätze seit mehr als 10 Jahren bestehen, soll ein Bestandesschutz gelten und die Pflicht wegfallen. Ansonsten könnte für Vermieter ein Härtefall entstehen, wenn der Mieter mit erhöhtem PP-Bedarf auszieht (Miete fällt weg und Rückbaupflicht kommt noch dazu).

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Die erhöhte Anzahl Parkplätze wird mit der Baubewilligung verfügt. Diese wird mit einem Beseitigungsrevers verbunden sein, die als öffentlich-rechtliche Anmerkung im Grundbuch einzutragen ist. Sofern die Voraussetzungen für die erhöhte Parkplatzzahl nicht mehr gegeben sind, ist eine Beseitigung im Sinne der Rechtsgleichheit – unabhängig von der Dauer des Bestehens der Parkplätze – geboten. Diese Massnahme ist wiederum im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens zu verfügen (z.B. bei einer bewilligungspflichtigen Nutzungsänderung).

Antrag 53 (VCS)	Art. 6 Abs. 3 ist lediglich auf die Art. 5 Abs. 3 lit. a, b und d zu beschränken. *Begründung*: Autofreies oder autoarmes Wohnen ist mit der Bestimmung, dass Bewohnende und Betriebe auf den Anspruch auf eine Parkkarte in der blauen Zone verzichten müssten, schon ausreichend präzisiert. Eine Verpflichtung, die Pflichtparkplätze nachträglich zu erstellen, falls die Parkplatzzahl nicht ausreicht, ist zwar bis zu einem gewissen Grad nachvollziehbar. Allerdings besteht hier das Problem mit der Rechtsgleichheit zwischen autofreiem Wohnen und dem übrigen Wohnen. Auch Mieterinnen und Mieter von konventionellen Liegenschaften können nicht verpflichtet werden, die auf dem Grundstück vorhandenen (Pflicht-) Parkplätze zu mieten. Gerade weil eine erhebliche Kostendifferenz zwischen dem regelmässigen Parkieren auf einem öffentlichen Parkplatz (Blaue Zone oder Nachtparkierung) besteht, ist zu vermuten, dass viele private Parkplätze leer stehen, weil die Möglichkeit besteht, das Auto kostengünstig im öffentlichen Raum abzustellen. Die Betreiberinnen autofreier/autoarmer Nutzungen unterliegen hier schon – grundbuchlich gesichert – einer sehr viel höheren Nachweispflicht als dies konventionellen LiegenschaftenbesitzerInnen auferlegt wird.
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Im Sinne einer Gleichbehandlung gilt für alle die gleiche Verpflichtung zur Erstellung von Pflichtparkplätzen, falls die Voraussetzungen für eine Reduktion der Parkplatzzahl wegfallen. Im Rahmen der Mobilitätskonzepte sind griffige Massnahmen zu formulieren und bei Problemen umzusetzen (z.B. Verpflichtung der Mieter auf Autoverzicht). Die Pflicht zur nachträglichen Erstellung von Pflichtparkplätzen bei autofreier oder autoarmer Nutzung kommt nur zum Tragen, wenn das Mobilitätskonzept nicht greift. Sind die Pflichtparkplätze nachträglich erstellt, entfällt die autofreie oder autoarme Nutzung und die grundbuchliche Anmerkung kann gelöscht werden, da es sich dann um eine "konventionelle" Liegenschaftennutzung handelt.
Antrag 54 (Privatperson)	Art. 6 Abs. 3 Neue Formulierung: "Wird die Herabsetzung der Pflichtparkplatzzahl bewilligt, ist der Raum für die nachträgliche Erstellung der minimalen Zahl der Parkplätze einzuplanen. Die Verpflichtung zum nachträglichen Bau der Parkplätze ist im Grundbuch vor Baubeginn anmerken zu lassen." *Begründung*: Je nach Art des Bauprojektes kann der nachträgliche Bau von Parkplätzen unmöglich oder unverhältnismässig aufwendig werden, weshalb dafür die Voraussetzungen bereits bei der Bewilligung des Projektes vorgesehen sein müssen.
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Eine vorausschauende, eigenverantwortliche Planung der Parkplätze kann sinnvoll sein, soll aber nicht vorgeschrieben werden. Ist der nachträgliche Bau von Parkplätzen oder der Einkauf in eine Gemeinschaftsanlage nicht mehr möglich, kann einer Ersatzabgabe geleistet werden. Prioritär ist jedoch, dass im Mobilitätskonzept griffige Massnahmen formuliert und später umgesetzt werden (vgl. Art. 8 Abs. 3 lit. g).

2.7 Anträge zu Art. 7

Antrag 55
(EVP)

Art. 7 Abs. 2:

Die Ergänzung in Klammer "(nicht abschliessend)" soll gestrichen werden.

Begründung: Die Formulierung lässt dem Stadtrat erheblichen Spielraum. Diesen möchten wir nicht zulassen.

Entscheid

Der Antrag wird berücksichtigt und Art. 7 wie folgt geändert:

„Zur Wahrung folgender öffentlicher Interessen kann der gemäss Art. 3 und 4 errechnete Bedarf an Parkplätzen angemessen herabgesetzt oder in den Gebieten 3 und 4 um einen Drittel erhöht werden:

a: Zum Schutze des Ortsbildes, der Ortskerne, von Schutzobjekten und Freiräumen,

b: Zur Vermeidung von regelmässigen Verkehrsstörungen,

c: Beim Standortwechsel ansässiger, grösserer Firmen,

d: Zur Neuansiedlung von grösseren Firmen.“

Begründung

Die Aufzählung der öffentlichen Interessen, die gemäss Art. 7 zu Abweichungen bei der Berechnung der Parkplatzzahl führen können, ist abschliessend zu verstehen. Einen entsprechenden Antrag hat auch der Kanton gestellt (vgl. Antrag 6 des Kantons).

Antrag 56
(Grüne)

Art. 7 Abs. 2 lit. b:" im Textlaut: "... regelmässigen Überlastungen auf dem ..."

Begründung: Der entscheidende Punkt ist hier zweifellos die Überlastung des Netzes aufgrund zu vieler verkehrserzeugender Faktoren. Deshalb ist der dafür bisher immer verwendete und auch übliche Begriff beizubehalten.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Der Begriff "Verkehrsstörung" ist umfassender, eine "Überlastung" ist damit abgedeckt.

Antrag 57
(SP)

Art. 7 Abs. 2 lit. c:

	Der Artikel ist ersatzlos zu streichen. *Begründung*: Dies ist ein "Willkür-Artikel". Wir lehnen den Artikel aus grundsätzlichen Überlegungen ab, denn es ist nicht einsichtig, warum auswärtige Firmen einen "Parkplatz-Bonus" erhalten und das auch nur ab einer gewissen Grösse. Es sollen für alle die gleichen Bedingungen gelten.
Antrag 58 (Grüne)	Art. 7 Abs. 2 lit. c ist zu streichen. *Begründung*: Der Absatz führt zu einer stossenden Rechtsungleichheit bezüglich bereits ansässigen und neu zuziehenden Firmen. Vom Prinzip der gleichen Behandlung für alle wird hier ohne Not und nicht begründbar abgewichen. Es ist eines Rechtsstaates unwürdig, derartige Sonderfälle – mithin Gebaren einer Bananenrepublik – einzuführen. Zudem: Was gilt denn, nachdem die Firmen ein paar Jahre hier angesiedelt sind? Warum sollten sie gegenüber bereits länger hier Geschäftenden mehr Parkplätze behalten dürfen? Damit würde die Ungleichbehandlung auch auf die Zukunft hinaus (fast) beliebig fortgeschrieben.
Antrag 59 (Privatperson)	Art. 7 Abs. 2 lit. c: Neuansiedlungen von Firmen dürfen gegenüber ortsansässigen Formen nicht bevorzugt behandelt werden. Dies verstösst gegen das Gleichbehandlungsgebot. Auch die Differenzierung zwischen grösseren und weniger grossen Firmen fällt unter die Verletzung des Gleichbehandlungsgebots.
Entscheid	Die Anträge werden teilweise sinngemäss berücksichtigt. Art. 7 wird wie folgt geändert: „Zur Wahrung folgender öffentlicher Interessen kann der gemäss Art. 3 und 4 errechnete Bedarf an Parkplätzen angemessen herabgesetzt oder in den Gebieten 3 und 4 um einen Drittel erhöht werden: a: Zum Schutzes des Ortsbildes, der Ortskerne, von Schutzobjekten und Freiräumen, b: Zur Vermeidung von regelmässigen Verkehrsstörungen, c: Beim Standortwechsel ansässiger, grösserer Firmen, d: Zur Neuansiedlung von grösseren Firmen.“
Begründung	Durch die Änderung und Ergänzung von Art. 7 (lit. c und d) sind ansässige Firmen, die ihren Standort innerhalb der Stadt verlegen den Firme, die sich neu niederlassen wollen, gleichgestellt. Im Umstand, dass die Bestimmung nur für "grössere" Firmen (vgl. Erläuterungsbericht) bestimmt ist, liegt keine rechtsungleiche Behandlung. Dieser Punkt wurde denn auch vom Kanton nicht beanstandet. Die Stadt Winterthur hat ein hohes Interesse an der Schaffung von neuen Arbeitsplätzen; die Arbeitsplatzdichte liegt in Winterthur tiefer als in anderen grossen Städten; sie soll erhöht werden. Allerdings ist dies – wie die Realität zeigt – nicht einfach zu erwirken.

Die Stadt Winterthur steht in einer Konkurrenzsituation zu den umliegenden Gemeinden und dem Kanton Thurgau. Diese kennen keine obere Beschränkung der Parkplatzzahl.

Die Parkplatzfrage kann bei der Standortwahl einer Firma eine Rolle spielen. Es ist ein politischer Entscheid, ob die Stadt Winterthur in Bezug auf die Parkplatzzahl zu den umliegenden Gemeinden konkurrenzfähiger werden und im öffentlichen Interesse einen Ausnahmetatbestand schaffen will, der die Standortattraktivität für neue, grössere Firmen etwas erhöht.

Neu schränkt ein Maximalwert das Ermessen bei dieser Ausnahmeregelung ein.

Antrag 60
(EVP)

Art. 7 Abs. 2 lit. c:

Die Formulierung "grössere Firmen" soll gestrichen und mit einer Mindest-Arbeitsplatzzahl ersetzt werden.

Begründung: Diese Formulierung lässt dem Stadtrat erheblichen Spielraum. Eine präzise Formulierung schafft Rechtssicherheit.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Im Erläuterungsbericht wird der Begriff "grössere Firmen" umschrieben. Eine exaktere Umschreibung führt in der Praxis zu keinem Ergebnis, das die öffentlichen Interessen an der Ansiedlung neuer Firmen mit neuen Arbeitsplätzen besser berücksichtigt und die Rechtssicherheit erhöht. Vielmehr führen exakte Grenzwerte in der Praxis oft dazu, dass die Projekte zweckgerichtet so ausgearbeitet werden, dass die Grenzwerte knapp über- bzw. unterschritten werden, je nachdem welche Folgen für den Gesuchsteller vorteilhafter sind. Hier soll sich die Stadt einen gewissen Spielraum sichern, um die öffentlichen Interessen an der Ansiedlung neuer Firmen optimal berücksichtigen zu können.

Antrag 61
(Allreal)

Art. 7 Abs. 2 lit. c ist auf dem ganzen Stadtgebiet als anwendbar zu erklären. Der Ausschluss der Anwendbarkeit in den Gebieten I und II ist nicht in die PPVO aufzunehmen.

Begründung: Wenn eine grössere Firma in der Stadt angesiedelt werden soll, soll dies wenn möglich in Zentrums- resp. Bahnhofsnähe erfolgen. Denn so steigen die Chancen, dass der effektive Bedarf dieser Firma an Parkplätzen möglichst gering ist. Dies ist im Interesse der Stadt und ihrer Bevölkerung. Es ist deshalb kontraproduktiv, wenn in den Gebieten I und II eine Erleichterung in Bezug auf die Anzahl Parkplätze nicht möglich sein sollte. Wenn diese Einschränkung beibehalten würde, würde dies im Falle einer grösseren Neuansiedlung dazu führen, dass der nicht im öffentlichen Interesse liegende Anreiz zur Ansiedlung in der Peripherie der Stadt Winterthur gesetzt wird. Und noch gravierender ist, wenn die Ansiedlung

daran scheitert, weil die Stadt an einer zentralen Lage keine Erleichterungen gewähren darf. Doch genau dieser Sachzwang würde mit der Formulierung im Entwurf der PPVO geschaffen.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Grundsätzlich können sich neue Firmen auf dem ganzen Stadtgebiet ansiedeln. Die Bestimmung schränkt diese Möglichkeit nicht ein. Sie schliesst aber aus, dass in den Zentrumsgebieten I und II (neu 1 und 2) die maximal zulässigen Parkplatzzahlen erhöht werden können, da dies in den Zentrumsgebieten mit sehr guter und guter ÖV-Erschliessung nicht erwünscht und nicht im öffentlichen Interesse liegt. Hingegen können neue Firmen eine autoarme oder autofreie Nutzung nachweisen und beantragen, die minimal erforderliche Parkplatzzahl zu unterschreiten (vgl. Art. 5 Abs. 3 lit. c).

Die Sonderregelungen im geänderten Art. 7 (Standortwechsel von ansässigen, grösseren Firmen und Neuansiedlung von grösseren Firmen) ist nur sinnvoll in Gebieten mit einer niedrigen ÖV-Erschliessung. Diese liegen ausserhalb der Zentrumsgebiete I und II (neu 1 und 2). Hier soll die Standortattraktivität der Stadt erhöht werden, indem diesen grösseren Firmen eine höhere Parkplatzzahl zugesprochen werden kann (vgl. dazu Erläuterungsbericht).

2.8 Anträge zu Art. 8

Antrag 62
(Allreal)

Es ist zu prüfen, ob Art. 8 betreffend Mobilitätskonzepte tatsächlich notwendig ist oder ob nicht mildere Massnahmen ausreichend sind.

Begründung: Das Erstellen und die Überwachung von Mobilitätskonzepten verursacht sowohl auf Seiten der Eigentümerschaft als auch der Stadt nicht unerheblichen Aufwand. Eventualiter ist bei Einsatz des Instruments darauf zu achten, dass die dafür eingesetzten Ressourcen (seitens der Eigentümerschaft und der Stadt) in einem vernünftigen Verhältnis zu damit realistischerweise sicher erzielbaren Optimierungen stehen.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Um einen einheitlichen Vollzug der Parkplatzbemessung bei besonderen Verhältnissen zu erreichen, fordert die Baudirektion eine Verschärfung der Bestimmung, d.h. Art. 8 wird dahingehend angepasst, dass zwingend ein Mobilitätskonzept einzureichen ist (Antrag 8 des Kantons). Die konkreten Anforderungen werden angemessen auf den Einzelfall festgelegt (vgl. Art. 8 Abs. 3).

Antrag 63
(Privatperson)

Vor Art. 8 ist ein neuer Art. "Besondere Verhältnisse" einzuschieben:

"Besondere Verhältnisse liegen vor, wenn bei einem Projekt oder einer Arealüberbauung mehr als 50 (Zahl ist allenfalls anzupassen) Parkplätze erstellt werden oder sich die Gesamtzahl mit bereits bewilligten Parkplätzen auf über 50 erhöht."

Begründung: Die besonderen Verhältnisse, bei denen in der Folge ein Mobilitätskonzept verlangt wird, sind zu definieren. Es geht nicht an, dies gleichsam der Praxis zu überlassen, da der zusätzliche Aufwand für die Bauherrschaft enorm ist.

Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Mobilitätskonzepte werden nur gefordert, wenn eine Abweichung zur Normregelung gemäss PPVO vorliegt. Art. 8 Abs. 2 regelt, welche besonderen Verhältnisse gegeben sein müssen, damit ein Mobilitätskonzept verlangt werden muss. Abs. 1 hat den Charakter eines Zweckartikels. Er umschreibt, was ein Mobilitätskonzept aufzeigen muss, nämlich Massnahmen, die den verursachten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr abstimmen.

Antrag 64 (Privatperson)	Art. 8 Abs. 1 "Bei besonderen Verhältnissen ist mit einem Mobilitätskonzept aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen der durch die Nutzung der Parkplätze verursachte Verkehr auf die vorhandenen Strassenkapazitäten, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr abgestimmt wird." *Begründung*: Die Formulierung ist auf die Bauherrschaft auszurichten, die das Konzept vorzulegen hat.
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Inhaltlich stimmen die vorgeschlagene Formulierung und Art. 8 Abs. 1 überein.

Antrag 65 (Gruppe für Wohn- & Grundeigentum/HEV)	Art. 8 Abs. 1 Bei Abs. 1 geht es um die Definition des Mobilitätskonzeptes: Ein Mobilitätskonzept zeigt Massnahmen auf, die bei Vorliegen von besonderen Verhältnissen den verursachten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem ÖV und dem Langsamverkehr abstimmen.
Entscheid	Der Antrag ist sinngemäss berücksichtigt.
Begründung	Art. 8 Abs. 1 definiert, dass bei Vorliegen von besonderen Verhältnissen, die im Abs. 2 näher umschrieben werden, ein Mobilitätskonzept einzureichen ist. Dieses soll die Massnahmen zur Abstimmung des verursachten Verkehrs mit den Strassenkapazitäten, dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr aufzeigen. Die bisherige Formulierung entspricht sinngemäss dem Antrag.

Antrag 66 (Gruppe für Wohn- & Grundeigentum/HEV)	Art. 8 Abs. 2 Ein Mobilitätskonzept kann bei speziellen Nutzungen verlangt werden (jedoch nicht schon bei jeder Erhöhung oder Herabsetzung der Anzahl Parkplätze).
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Die vorgesehenen Minima und Maxima eröffnen der Bauherrschaft bereits einen recht grossen Spielraum für die effektiv zu erstellenden Parkplätze. Bei der Bewilligung eines darüber hinausgehenden zusätzlichen oder verminderten Bedarfs handelt es sich um eine Sonderregelung, die weitreichende Folgen haben kann. Deshalb muss der abweichende Bedarf begründet und die Vermeidung der möglichen negativen Folgen mit einem Mobilitätskonzept aufgezeigt werden (vgl. Antrag 8 des Kantons).
Antrag 67 (Privatperson)	Art. 8 Abs. 3 lit. b Neuformulierung: "Anzahl Zu- und Wegfahrten zu den Parkplätzen im Tages- und Wochenverlauf, Aussagen zur Aufenthaltsdauer." *Begründung*: Es ist möglichst präzise zu fordern, welche Angaben im Konzept erwartet werden.
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Die Anforderungen an ein Mobilitätskonzept sind absichtlich offen und flexibel formuliert. Damit können die Anforderungen an ein Mobilitätskonzept fallweise angemessen auf den Einzelfall festgelegt werden.
Antrag 68 (Gruppe für Wohn- & Grundeigentum/HEV)	Art. 8 Abs. 3 lit. g müsste wie folgt formuliert werden: "Allfällige Massnahmen für den Fall, dass die Ziele nicht erreicht werden" (vielleicht waren die Ziele gar nicht realistisch!).
Entscheid	Der Antrag ist sinngemäss berücksichtigt.
Begründung	Ziel der Mobilitätskonzepte ist es, dass mit der Sonderregelung keine unerwünschten Auswirkungen für die Öffentlichkeit entstehen. Falls sich die im bewilligten Mobilitätskonzept durch den Bauherrn formulierten Ziele später als unrealistisch erweisen, müssen die definierten Massnahmen umgesetzt oder neue Massnahmen geprüft und angeordnet bzw. bewilligt werden.

Antrag 69
(Privatperson)

Art. 8 Abs. 4 (neu):

"Werden die Ziele des Konzeptes trotz der Durchsetzung der vorgesehenen Massnahmen nicht erreicht, trifft die Bewilligungsbehörde Ersatzmassnahmen. Die Zahl der Parkplätze kann dabei reduziert oder es können Auflagen für die Bewirtschaftung gemacht werden."

Begründung: Es sind Sanktionen vorzusehen, die dazu führen, dass die im Rahmen der Baubewilligung genehmigten Ziele erreicht werden. Das ist auf unterschiedliche Art möglich, sei es durch die Reduktion der Zahl der Parkplätze, sei es durch die Anpassung der Bewirtschaftung (z.B. Reduktion der zu einem bestimmten Zeitpunkt zulässigen Zufahrten oder Ausfahrten oder durch eine Anpassung der Tarifstruktur).

Entscheid

Der Antrag ist sinngemäss berücksichtigt.

Begründung

Mit Art. 8 Abs. 3 lit. g sind die im Antrag beschriebenen Massnahmen abgedeckt. Die Ausgestaltung der Massnahmen erfolgt fallspezifisch. Die Baubehörde setzt die Baubewilligung (das Mobilitätskonzept ist Teil der Baubewilligung) um und verfügt bei Bedarf Ersatzmassnahmen. Dazu ist keine eigenständige Vorschrift erforderlich.

2.9 Anträge zu Art. 9

keine

2.10 Anträge zu Art. 10

Antrag 70
(Privatperson)

Kapitel III "Motorräder" ist umzubenennen in III "Motorräder, Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte und Anhänger".

Begründung: Anpassung an die in der Strassenverkehrsgesetzgebung gebräuchliche Terminologie und Einbezug der Anhänger.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung

Der Begriff "Velos" ist in der Deutschschweiz gebräuchlich für Fahrräder. Die Parkierung von fahrzeugähnlichen Geräten und Anhängern soll nicht geregelt werden (vgl. Anträge 74 und 78).

Antrag 71
(Gruppe für Wohn- & Grundeigentum/HEV/ACS)

Für Ein- und Zweifamilienhäuser ist kein Minimalbedarf für Motorräder vorzuschreiben. Für Mehrfamilienhäuser macht Art. 10 der vorgeschlagenen PPVO 2017 jedoch Sinn.

Begründung: Motorräder werden in aller Regel und freiwillig auf den PP oder in den Garagen der entsprechenden Ein- und Zweifamilienhäuser ohne Belastung des öffentlichen Grundes abgestellt. Mehrverkehr entsteht keiner, andere Belastungen der Öffentlichkeit nehmen eher ab (keine Nutzung des öffentlichen Grundes).

Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Im Sinne der Gleichbehandlung aller Grundeigentümer ist für alle Liegenschaften die Erstellung von Motorradabstellplätzen vorzunehmen. Die Anzahl Motorradabstellplätze errechnet sich aus der minimal erforderlichen Anzahl Pflichtautoabstellplätze. Gemäss dieser Berechnung muss gemäss Art. 10 in Verbindung mit Art. 2 Abs. 2 (Rundungsregel) erst ab 5 Pflichtautoabstellplätzen ein Motorradabstellplatz erstellt werden.
Antrag 72 (Privatperson)	Neuformulierung: ... "Für Motorräder sind mindestens ein Achtel der für leichte Motorwagen minimal erforderlichen Parkplätze zu erstellen, in jedem Falle mindestens 2." *Begründung*: Die Zahl der Motorräder oder jedenfalls der zweirädrigen Fahrzeuge dürfte eher zunehmen, weshalb entsprechender Platz bei Bauprojekten vorzusehen ist. Zudem ist für Motorräder auch Platz vorzusehen, wenn die Minimalzahl der Parkplätze bei weniger als 16 Plätzen liegt.
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Der gewählte Wert in der PPVO entspricht einem gebräuchlichen Durchschnittswert. Es liegt in der Eigenverantwortung der Grundeigentümer, bei einem erhöhten Bedarf eine höhere Anzahl Abstellplätze für Motorräder zu erstellen.
Antrag 73 (Privatperson)	Nach Kapitel III ist ein neues Kapitel IV "Schwere Motorwagen und besondere Verhältnisse" einzufügen. *Begründung*: Bisher nicht geregelt.
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Bei schweren Motorwagen handelt es sich in der Regel um Betriebsfahrzeuge. Die Betriebe haben in der Baubewilligung das entsprechende Gesuch zu stellen und zu begründen. Eine zusätzliche Regelung ist nicht erforderlich, da diese Thematik in der Praxis von untergeordneter Bedeutung ist und kein Problem darstellt.

2.11 Anträge zu Art. 11

Antrag 74
(Privatperson)

Art. 11 Abs. 1, Neuformulierung:

"Die minimal erforderliche Zahl an Abstellplätzen für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte ist gemäss Tabelle Anhang 3 zu berechnen."

Begründung: "Es" berechnet "sich" nichts von alleine... Die fahrzeugähnlichen Geräte sind hier einzubeziehen. Es genügt dann nicht, bloss Fahrradständer zu installieren, es ist zusätzlicher Platz vorzusehen. Die Zahlen in der Tabelle Anhang 3 sind zu erhöhen, der Platzbedarf steigt erfahrungsgemäss stetig, wie der Blick in Velokeller zeigt. Sehr viele Nutzer von Fahrrädern verfügen über mehr als 1 Fahrrad.

Entscheid

Der Antrag wird teileweise berücksichtigt.

Begründung

Für fahrzeugähnliche Geräte werden keine Vorgaben gemacht. Diese werden meist in den Wohnungen untergebracht, da sie nicht effizient gegen Diebstahl abgesichert werden können. Der Minimalbedarf von 1 Veloabstellplatz/Zimmer entspricht der schweizerischen Norm SN 640 065 und hat sich in der Praxis bewährt. Wahlweise kann sich die Grundeigentümerschaft auch für eine Bemessung von 1 Veloabstellplatz pro 40 m^2 Geschossfläche (gemäss Empfehlung für die Normierung in kommunalen Bau- und Zonenordnungen der Volkswirtschaftsdirektion) entscheiden.

Bei erkennbarem höherem Bedarf kann die Grundeigentümerschaft in Eigenverantwortung mehr Veloabstellplätze erstellen.

Die Formulierung von Art. 11 Abs. 1 wird jener von Art. 3 angepasst.

Antrag 75
(CVP/ACS/agil-mobil, FDP)

Veloparkplätze: Auf eine Pflicht zur Erstellung von Veloparkplätzen ist bei Ein- und Zweifamilienhäusern generell zu verzichten. Für Mehrfamilienhäuser macht Art. 11 der vorgeschlagenen PPVO 2017 jedoch Sinn.

Begründung: Velos bei Ein- und Zweifamilienhäusern werden entweder im Haus selbst, unter einem Vordach des Hauses oder in der eigenen Garage parkiert. Eine solche Zwangsregelung ist absolut unnötig und weder städtebaulich noch verkehrstechnisch sinnvoll. Zudem entsteht ein administrativer Mehraufwand ohne irgendeinen Nutzen.

Antrag 76
(Gruppe für Wohn- & Grundeigentum/HEV)

Auf Velo-PP-Vorschriften für Ein- und Zweifamilienhäuser sollte generell verzichtet werden.

Generell (auch zu Art. 12 und 13): Die neue Verordnung ist zwar inhaltlich gestrafft worden. Indessen sind noch immer allzu zahlreiche bürokratische Detailvorschriften vorhanden. Damit werden die Fortschritte in der Entbürokratisierung (beispielsweise bewilligungsfreie Kleinbauten) teilweise rückgängig gemacht. Das darf nicht sein.

Entscheid	Die Anträge werden nicht berücksichtigt.

Begründung

Der Artikel bezweckt die Förderung des Veloverkehrs und stellt sicher, dass für die velofahrende Bevölkerung genügend Abstellplätze für Verfügung stehen. In der Praxis ist der Nachweis von Veloabstellplätzen (z. B. unter einem Vordach des Hauses oder in der eigenen Garage) bei Baubewilligungen von Ein- und Zweifamilienhäusern einfach zu erbringen. Im Sinne der Gleichbehandlung wird für Ein- und Zweifamilienhäuser nicht auf eine Regelung verzichtet.

Antrag 77
(Pro Velo)

Kursiv = geänderter Wert

Veloabstellplätze (VP) für **Nutzungsart**	**Bewohnende oder Beschäftigte**	**Besuchende und Kundschaft**
Wohnen	1 VP/Zimmer oder 1 VP/40 m^2 mGF	*Im Wert Bewohnende enthalten (**frei zugänglich**)*
Verkaufsgeschäfte		
Lebensmittel	1 VP/~~200~~ *100* m^2 mGF	1 VP/50 m^2 mGF
Nicht-Lebensmittel	1 VP/~~200~~ *100* m^2 mGF	1 VP/150 m^2 mGF
Gastbetriebe (Restaurant, Café, Konferenzräume, Hotel)	1 VP/5 Beschäftigte	1 VP/5 Sitzplätze 1 VP/10 Zimmer
Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen, Gewerbe und Industrie		
Publikumsorientierte Dienstleistungsbetriebe	1 VP/~~200~~ *100* m^2 mGF	~~1~~ *3* VP/~~250~~ *200* m^2 mGF
Nicht publikumsorientierte Dienstleistungsbetriebe und Gewerbe	1 VP/~~200~~ *100* m^2 mGF	1 VP/~~500~~ *400* m^2 mGF
Industrielle und gewerbliche Fabrikation	1 VP/~~400~~ *250* m^2 mGF	*1 VP/1000 m^2 mGF*
Für spezielle Nutzungen wie Schulen, ***Spitäler, Pflege Altersheim***, Sporteinrichtungen, Freizeitanlagen, Einkaufszentren, Mischnutzungen mit hohem Anteil Kino, Theater oder Einkauf wird der Bedarf unter Beachtung der einschlägigen Schweizer Norm SN 640 065 des VSS (Schweiz. Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) fallweise bestimmt.		

Begründung: Ausgerechnet in der Velostadt Winterthur sollen die Richtwerte des Kantons unterschritten werden. Das passt überhaupt nicht mit der beabsichtigten Verkehrspolitik der Stadt Winterthur zusammen.

Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Begründung	Die Werte beim Wohnen entsprechen den Werten der Wegleitung der Baudirektion resp. der Empfehlung für die Normierung in kommunalen Bau- und Zonenordnungen der Volkswirtschaftsdirektion. Die Besucherparkplätze sind dabei nicht separat ausgewiesen. Bei den Bedarfswerten wird auf die Wegleitung der Baudirektion abgestützt, wobei jeweils die strengsten Werte (also diejenigen, die die Grundeigentümerschaft zur Erstellung einer hohen Abstellplatzzahl verpflichtet) festgelegt wurden. Die Pflicht, frei zugängliche Veloparkplätze zu erstellen, tangiert den Vorgartenbereich und damit das öffentliche Interesse an Grünräumen erheblich, weshalb auf eine entsprechende Bestimmung verzichtet wird (Gartenstadt Winterthur). Wie bei jeder Norm sind auch hier alle öffentlichen Interessen gegeneinander abzuwägen. Die Aufzählung der speziellen Nutzungen ist nicht abschliessend und schliesst deshalb Spitäler, Pflege- und Altersheime nicht aus.
Antrag 78 (Privatperson)	Nach Art. 11 ist ein weiterer Artikel "Anhänger" einzufügen: "Abstellplätze für Anhänger können zusätzlich zu den vorgesehenen Parkplätzen erstellt werden. Diese sind entsprechend zu kennzeichnen und dürfen nicht als Parkplätze verwendet werden." *Begründung*: Anhänger verfügen über keinen Antrieb, beeinflussen damit das Verkehrsaufkommen nicht. Diese werden jedoch oft und sinnvollerweise im Bereich der Parkplätze für Motorfahrzeuge abgestellt, weshalb eine Regelung vorzusehen ist, die nicht zu einer Einschränkung der zulässigen Zahl der Parkplätze führt.
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Auf eine Kann-Vorschrift für speziell gekennzeichnete Parkplätze für Anhänger kann verzichtet werden, da dieser Thematik in der Praxis keine nennenswerte Bedeutung zukommt. Im Übrigen kann die Eigentümerschaft ein Baugesuch für einen Lagerplatz für Anhänger einreichen und unter Einhaltung der Bauvorschriften bewilligen lassen.
Antrag 79 (Privatperson)	Nach Art. 11 ist ein weiterer Artikel einzufügen: "Soweit Parkplätze für schwere Motorwagen zu erstellen sind oder bei besonderen Verhältnissen, insbesondere für Tankstellen, Garagen, Betriebe für den Grosshandel, Lagerhäuser, Parkhäuser etc., ist ein Betriebskonzept vorzulegen. Zudem kann ein Mobilitätskonzept analog Art. 8 verlangt werden." *Begründung:* Soweit bei einer Baute nicht die Parkierung mit entsprechender Zu- und Wegfahrt im Zentrum der zu erstellenden Baute steht und der Verkehr mit Fahrzeugen zum Betrieb gehört, sind die individuellen Verhältnisse aufgrund des vorgesehenen Betriebes zu beurteilen. Vorbehalten bleibt die Regelung für die Parkierung für Mitarbeitende, die nach den allgemeinen Regeln für leichte Motorwagen zu beurteilen ist.

Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Die individuellen Verhältnisse eines geplanten Betriebes werden im Rahmen der Baubewilligung beurteilt und unter entsprechenden Auflagen gestützt auf das Planungs- und Baugesetz und die Bau- und Zonenordnung bewilligt. Eine Regelung in der Parkplatzverordnung ist daher nicht erforderlich.

2.12 Anträge zu Art. 12

Antrag 80 (Gruppe für Wohn- & Grundeigentum/HEV)	Art. 12 Abs. 1: Vorschrift betreffend Integration in die Bauten streichen (vgl. Carports etc.).
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Die Regelung von Art. 12 Abs. 1, die sich bei Bauvorhaben im Rahmen von Gestaltungsplänen bewährt hat, sorgt für eine bessere Gestaltung und Einordnung, was im öffentlichen Interesse an der Gartenstadt Winterthur liegt.
Antrag 81 (Privatperson)	Art. 12, Abs. 1, Formulierung: ..."angemessener" Entfernung... (statt "nützlicher") *Begründung*: Distanzen misst man.
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Der Begriff "nützlich" ist ein Rechtsbegriff aus dem Planungs- und Baugesetz (§ 244 PBG) des Kantons Zürich und wird übernommen.
Antrag 82 (Privatperson)	Art. 12, neuer Abs. nach Abs. 2: "Abstellplätze für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte sind nahe den Zugängen vorzusehen. Wenn möglich sind diese gedeckt und, soweit nicht zugefahren werden kann, mit einer Rampe zu erstellen." *Begründung*: Die Nutzung dieser Fahrzeuge liegt im öffentlichen Interesse. Es ist verhältnismässig, für gute Rahmenbedingungen für das Abstellen zu sorgen.
Entscheid	Der Antrag ist sinngemäss bereits weitgehend berücksichtigt.

Begründung	Artikel 12 Abs. 4 und Art. 13 Abs. 3 decken die Forderung bereits weitgehend ab. Die Bauherrschaft entscheidet in Eigenverantwortung, ob er eine Rampe erstellt oder nicht. Von einer Regelung betreffend Rampen ist abzusehen, da sie möglicherweise in den Vorgartenbereich zu stehen kommen und damit das öffentliche Interesse an Grünräumen erheblich tangieren (Gartenstadt Winterthur).
Antrag 83 (Privatperson)	Art. 12 Abs. 3, Formulierung: Die ~~vorgeschriebenen~~ Kunden- und Besucherparkplätze *Begründung*: Diese Parkplätze sind definiert und der Ausdruck "vorgeschrieben" ist überflüssig.
Entscheid	Der Antrag wird berücksichtigt. Art. 12 Abs. 3: "Die Kunden- und Besucherparkplätze sowie Parkplätze für Schichtbetriebe und Betriebsfahrzeuge sind als solche zu kennzeichnen."
Begründung	Der Antrag wird aufgrund der vom Antragsteller formulierten Begründung umgesetzt, da er eine Straffung der Vorschrift bringt.
Antrag 84 (CVP/ Gruppe für Wohn- & Grundeigentum/HEV/agil-mobil)	Art. 12 Abs. 4 ist zu streichen. *Begründung*: Bei Velo-PP geht es um Kleinbauten, die vereinfacht bewilligt werden und nun durch die PPVO wieder verbürokratisiert werden sollen. Dieser Artikel kann gestrichen werden. Es braucht keine Gestaltungsvorschriften für Velo-PP.
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Eine Erstellungspflicht für Veloabstellplätze besteht nur bei Bauvorhaben, für die ohnehin ein Baugesuch eingereicht werden muss. Mit der Bestimmung soll verhindert werden, dass die minimal erforderlichen Veloabstellplätze an ungünstigen und unattraktiven Orten erstellt werden. Die Vorschrift lässt einen grossen Spielraum bei der Anordnung der Abstellplätze zu. Sofern die Grundeigentümerschaft ohne ein anderes Bauvorhaben freiwillig Veloabstellplätze in einer bewilligungsfreien Kleinbaute erstellen will, ist dies nach wie vor ohne Bewilligung möglich.
Antrag 85 (Pro Velo)	Zusatzsatz: Die Abstellanlage muss fahrbar erreichbar sein. *Begründung*: Veloabstellplätze hinter x Türen, Ecken sind dermassen unattraktiv, dass nur schon die Lage des Abstellplatzes zum Verzicht auf das Velofahren führen kann. Als Grundsatz sollte gelten, dass Velo-PP mindestens gleich gut gelegen sind wie diejenigen für andere Fahrzeuge.

Entscheid	Der Antrag ist sinngemäss bereits berücksichtigt.
Begründung	Der Art. 12 Abs. 4 deckt diese Forderung bereits genügend ab. Im Einzelfall ist es nicht zwingend, dass die Abstellanlage befahrbar ist (z.B. guter Zugang über Lift).
Antrag 86 (VCS)	Art. 12, Abs. 2 (neu): Die Parkplatzverordnung ist mit einer neuen Bestimmung zum bestimmungsgemässen Gebrauch zu ergänzen. Am sinnvollsten wird diese Bestimmung in das Kapitel IV integriert, mit einem abgeänderten Titel und einem neuen Absatz 2 in Artikel 12 mit folgendem Wortlaut: "Parkplätze sind bestimmungsgemäss zu nutzen." *Begründung*: Parkplätze für die verschiedensten Nutzergruppen wie Bewohnerinnen, Beschäftigte und Kundinnen und Kunden haben sehr unterschiedliche Verkehrserzeugungspotenziale. Wenn aber beispielsweise Parkplätze für Angestellte zweckentfremdet Kundinnen und Kunden zur Verfügung gestellt werden, so steigt die Umweltbelastung wie auch die Strassenbelastung stark an.
Antrag 87 (VCS)	Art. 12, Abs. 3 ist ebenfalls entsprechend anzupassen: "Die vorgeschriebenen Kunden- und Besucherparkplätze sowie Parkplätze für Schichtbetriebe und Betriebsfahrzeuge sind als solche zu kennzeichnen und zu nutzen." *Begründung*: Parkplätze für die verschiedensten Nutzergruppen wie Bewohnerinnen, Beschäftigte und Kundinnen und Kunden haben sehr unterschiedliche Verkehrserzeugungspotenziale. Wenn aber beispielsweise Parkplätze für Angestellte zweckentfremdet Kundinnen und Kunden zur Verfügung gestellt werden, so steigt die Umweltbelastung wie auch die Strassenbelastung stark an.
Entscheid	Die Anträge werden nicht berücksichtigt.
Begründung	Zu diesem Anliegen ist keine eigenständige Vorschrift erforderlich. Wenn Parkplätze nicht bestimmungsgemäss genutzt werden, handelt es sich um eine Nutzungsänderung, die bewilligungspflichtig ist.

2.13 Anträge zu Art. 13

Antrag 88 (Gruppe für Wohn- & Grundeigentum/HEV)	Art. 13, Abs. 1: Zutreffende Formulierung: "Grössere Parkplatzanlagen sind in der Regel zu begrünen".
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Die Pflanzung von Bäumen ist wichtig für das Mikroklima solcher Anlagen. Zudem hilft es, diese Anlagen gestalterisch befriedigend ins Stadtbild einzufügen. Eine Begrünung (z.B. Rasengittersteine) führt nicht zur erwünschten Wirkung.

Antrag 89 (CVP/Gruppe für Wohn- & Grundeigentum/HEV/agil-mobil, FDP)	Art.13 Abs. 3: Die Pflicht zur Überdachung muss unter allen Umständen gestrichen werden. Vielmehr sollte explizit festgehalten werden, dass Velo-PP überdacht werden DÜRFEN, wenn dies der Bauherr wünscht – und zwar ohne weitere Einschränkungen.
Antrag 90 (Pro Velo)	Zusatzsatz: Für Kunden müssen 50% der Plätze überdacht sein. *Begründung*: Velofahrende Kunden schätzen es sehr, können sie ihre Einkäufe im Trockenen aufladen und auf einem nicht nassen Sattel weiterfahren. Da es bei Regen weniger Velofahrten gibt, sollten die 50% reichen.
Entscheid	Die Anträge sind sinngemäss bereits berücksichtigt.
Begründung	Art. 13 Abs. 3 ist durch die Formulierung "in der Regel" flexibel gehalten. Geschäfte können ihren Kunden aus eigenem Interesse überdachte Kundenparkplätze anbieten.

2.14 Anträge zu Art. 14

Antrag 91 (Privatperson)	Auf V "Ersatzabgabe" ist zu verzichten. *Begründung*: Die Einnahmen aus den Ersatzabgaben sind gemäss PBG zweckgebunden. Erfahrungsgemäss werden diese Gelder zwar eingenommen, eine Ausgabe dieser Gelder scheitert aber vielfach aus den unterschiedlichsten Gründen. Folglich werden sie gehortet. Eine Rückerstattung nach vielen Jahr(zehnt)en ist schwierig und mit hohem Aufwand verbunden.
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Das Erstellen einer minimalen Anzahl Parkplätze ist eine gesetzliche Pflicht (§ 243 PBG), die mit der Parkplatzverordnung geregelt wird. Die Erhebung einer Ersatzabgabe ist im Planungs- und Baugesetz geregelt und stellt sicher, dass beim Unterschreiten des Minimalbedarfs die Grundeigentümerschaft keinen Vorteil daraus zieht und dass die Öffentlichkeit Massnahmen zur Deckung des Parkplatzbedarfs ausserhalb des Grundstückes ergreifen kann. Es liegt an der Baubehörde, diese Gelder gestützt auf die Parkraumplanung zweckgebunden einzusetzen. Die Erstellung von Parkplätzen auf Drittgrundstücken und die Weitervermittlung an die Erstellungspflichtigen (Gemeinschaftsanlage gemäss § 245 PBG) ist tatsächlich nicht einfach, was aber nicht von der zwingenden Erhebung einer Ersatzabgabe entbindet. Eine Rückerstattung für den Fall, dass die Pflichtparkplätze nachträglich nachgewiesen werden können, ist nur bis 10 Jahre nach der Leistung der Ersatzabgabe vorgesehen, da es grundsätzlich Pflicht der Grundeigentümerschaft ist, die Pflichtparkplätze rechtzeitig und nicht in ferner Zukunft zu schaffen.

Antrag 92 (CVP/ Gruppe für Wohn- & Grundeigentum/KMU Verband/ HAW/agil-mobil, TCS, HEV)	Die Ersatzabgabe wird selbst dann verlangt, wenn die PP nicht erstellt werden dürfen oder können. Die Formulierung "kann oder darf" muss gestrichen werden und könnte zum Beispiel durch "will" ersetzt werden, womit die Ersatzabgabe nur dann fällig wird, wenn die minimal erforderlichen PP absichtlich nicht erstellt werden. Die Formulierung ist ungünstig, geht es doch sicher nicht darum, Bauherren, die PP erstellen möchten, das aber nicht können oder dürfen, noch zusätzlich zu bestrafen. Eine Ersatzabgabe leisten soll derjenige, der willentlich die vorgeschriebenen Mindest-PP nicht erstellt.
Antrag 93 (FDP)	Die Ersatzabgabe wird selbst dann verlangt, wenn die PP nicht erstellt werden dürfen oder können. Diese Forderung geht zu weit. So ist es zum Beispiel nicht einleuchtend, dass eine Ersatzabgabe zu leisten ist, wenn aufgrund von anderen Vorschriften die PP nicht erstellt werden "können". Das Konzept der Ersatzabgabe ist daher nochmals zu überdenken.
Entscheid	Die Anträge werden nicht berücksichtigt.
Begründung	Die Leistung der Ersatzabgabe ist in § 246 PBG geregelt: "Ist die Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage innert nützlicher Frist nicht möglich, hat der Grundeigentümer, der kraft behördlicher Feststellung keine oder nur eine herabgesetzte Zahl eigener Abstellplätze schaffen muss oder darf, der Gemeinde eine angemessene Abgabe zu leisten." Wer die erforderliche Anzahl Abstellplätze nicht erstellen kann und keine Ersatzabgabe leisten will, kann gestützt auf die Ausnahmeregelung von Art. 5 Abs. 3 in Verbindung mit einem Mobilitätskonzept nachweisen, dass anstelle der Erstellung der erforderlichen Parkplätze wirksame Ersatzmassnahmen ergriffen werden. Gemäss PBG steht zudem die Möglichkeit einer – allerdings in der Regel schwierig umzusetzenden – "Gemeinschaftsanlage" offen. Die Ersatzabgabe entspricht im Weiteren auch anderen Ersatzabgaben beim Nichterfüllen einer gesetzlichen Pflicht (z.B. Zivilschutzplätze).

2.15 Anträge zu Art. 15

keine

2.16 Anträge zu Art. 16

Antrag 94 (Gruppe für Wohn- & Grundeigentum/HEV)	Ergänzen: "Die Richtlinien sind auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Verordnung zu erlassen."
Entscheid	Der Antrag ist sinngemäss berücksichtigt.
Begründung	Es ist vorgesehen, die bestehenden Richtlinien zu überarbeiten. Es ist noch nicht bestimmt, wann die Überarbeitung abgeschlossen ist.

2.17 Diverse Anträge

Antrag 95 (SP)	Es wird beantragt, dass noch ein Artikel für folgendes Thema hinzugefügt wird: Fahrtenmodell: Ein Fahrtenmodell ist ein ideales Instrument, um die Anzahl Fahrten zu steuern. Denn letztlich sind für die Verkehrskapazität und die Umwelt- sowie Lärmbelastung die Anzahl Fahrten und nicht die Anzahl Parkplätze ausschlaggebend. Daher sollte die PPVO 2017 die Möglichkeiten schaffen, dieses Instrument bei entsprechenden Randbedingungen einzusetzen. Die Formulierung wie in der PPVO 2015 erscheint uns ein guter Ansatz.
Entscheid	Der Antrag ist sinngemäss berücksichtigt.
Begründung	In einem Mobilitätskonzept kann nachgewiesen werden, dass eine Parkplatzbewirtschaftung aufgrund eines Fahrtenmodells erfolgt (Art. 8 Abs. 3 lit. c und lit. g). Eine eigenständige Regelung ist nicht erforderlich.
Antrag 96 (SP)	Es wird beantragt, dass noch ein Artikel für folgendes Thema hinzugefügt wird: Ladevorrichtungen für Elektromobilität: Es zeichnet sich ab, dass die Elektromobilität immer mehr an Bedeutung gewinnt. Daher ist es sinnvoll, wenn bei grösseren Neubauten (z.B. ab 10 Parkplätzen) wenigstens schon die Anschlüsse für Ladevorrichtungen von Elektrofahrzeugen vorzusehen sind.
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Ob solche Einrichtungen erstellt oder vorbereitet werden, liegt im individuellen Ermessen der Grundeigentümerschaft. Im Rahmen von Arealüberbauungen und Gestaltungsplänen sowie bei Mobilitätskonzepten können solche Anlagen im Rahmen der erhöhten Anforderungen gefordert werden.
Antrag 97 (FDP)	Aus liberaler Sicht müsste die PPVO sich auf das Wesentliche beschränken und noch viel kürzer sein. Das bautechnisch Nötigste ohne politische Absichten ist sehr schnell erfasst und kann in wenigen Artikeln zusammengefasst werden.
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Die vorliegende Parkplatzverordnung ist im Gegensatz zu anderen PPVO vergleichbarer Städte recht knapp gehalten. Erfahrungsgemäss ist eine genügend detaillierte Parkplatzverordnung im Vollzug hilfreich, da die wichtigsten Fragen damit bereits geklärt und somit nicht auslegungsbedürftig sind.

Antrag 98 (Allreal)	Es ist eine Bestimmung in die PPVO aufzunehmen, welche die Bestandesgarantie von Parkplätzen über die Regelung gemäss § 357 PBG hinaus gewährleistet.
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Die Bestandesgarantie gemäss § 357 PBG kann nicht durch eine kommunale Regelung übersteuert werden.
Antrag 99 (Privatperson)	Die Vorlage ist vor der Überweisung an den GGR ganz zu überarbeiten. *Begründung*: Grundsätzlich muss es einem Eigentümer möglichst freistehen, wie er mit seinem Eigentum umgeht. Die sich aus dem Sachenrecht und aus der Planungs- und Baugesetzgebung ergebenden Einschränkungen sollten möglichst nicht durch weitere Auflagen ergänzt werden. Allerdings gibt es berechtigte Auflagen im öffentlichen Interesse, die bei Bauprojekten wahrgenommen werden müssen. So kann es nicht angehen, dass ein Grundstück überbaut wird und die Grundeigentümerschaft den öffentlichen Strassenraum in ihr Nutzungskonzept einbezieht, indem sie diesen für Parkierungen jeglicher Art im Zusammenhang mit der Nutzung der Überbauung beansprucht und selber dafür kein Angebot bereitstellt. Das führt dazu, dass grundsätzlich vorzuschreiben ist, wie viele Parkplätze im Zusammenhang mit dem Bauprojekt mindestens zu erstellen sind. Eine Beschränkung der Parkplatzzahl ist allerdings nicht erforderlich. Von öffentlichem Interesse ist es, dass das Bauprojekt nicht eine Zahl von Zu- und Wegfahrten zu diesen Parkplätzen auslöst, die vom bestehenden Verkehrsnetz nicht bewältigt werden kann. Es ist daher nicht erforderlich, die Parkplatzzahl zu limitieren, sondern es ist, soweit dies überhaupt kritisch werden kann, die Anzahl der Zu- und Wegfahrten zu steuern und von der Bauherrschaft bewirtschaften zu lassen. Diese Bewirtschaftung ist in der Folge zu kontrollieren und das Nichteinhalten der Kontingente ist zu sanktionieren, sei es durch – progressive – Abgaben, sei es durch Sperrung von Parkplätzen. Dabei kann die Sanktionierung auch z.B. zonenbezogen abgestuft werden. Selbstverständlich ist die Regelung verhältnismässig umzusetzen, d.h. für eine geringe Anzahl Parkplätze in einem reinen Wohngebäude braucht es keine Mobilitätskontrolle, weil das mögliche Verkehrsaufkommen das Strassennetz kaum überlasten würde. Smart-Technologies ermöglichen sehr differenzierte Auflagen, abgestuft nach Fahrzeugarten, Tageszeiten oder gar in Koordination mit Verkehrsregelungsanlagen. Die Bewirtschaftung der privaten Parkplätze kann so zum Teil des öffentlichen Verkehrsmanagements werden. Diese Art der Regelung der Parkplatzbewirtschaftung nimmt direkt Bezug auf die Wahrung der öffentlichen Interessen, denn nicht die Parkplätze als solche verursachen Verkehr, sondern die Bewegung der Fahrzeuge, weshalb diese Art der Regelung auch den Grundsatz der Verhältnismässigkeit berücksichtigt. Die Verordnung ist deshalb gestützt auf die dargelegten Prinzipien neu zu verfassen.

Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Die vorliegende Parkplatzverordnung beschränkt sich auf die wesentlichen und gemäss PBG erforderlichen Aspekte. Aufgrund der Einwendungen und der kantonalen Vorprüfung zeigt sich, dass die Regelungen gesamthaft mehrheitsfähig und genehmigungsfähig sind. Es erfolgt lediglich eine Überarbeitung aufgrund der Auswertung der Mitwirkung.
Antrag 100 (SP)	Der Stadtrat sollte sich mit den relevanten politischen Kräften an einen Tisch setzen, um in ernsthaften Gesprächen zu versuchen, eine Kompromisslösung zu finden, die alle Interessen (auch die der Winterthurer Bevölkerung und nicht nur der Gewerbeverbände) berücksichtigt.
Entscheid	Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Begründung	Alle massgeblichen politischen Kräfte sind in den aufwendigen Projektprozess eingebunden worden. Im November und Dezember 2016 fand je ein Workshop mit Vertreterinnen und Vertretern der verschiedenen Anspruchsgruppen statt, wobei die Interessen der Winterthurer Bevölkerung breit abgedeckt waren. Zwei weitere Meetings wurden im August und September 2017 durchgeführt und allen Teilnehmenden nochmals Gelegenheit geboten, ihre Sichtweise und allfällige Kompromissvorschläge einzubringen. Auch im Rahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens war es möglich, die Einwände erkennbar in Richtung Kompromiss zu formulieren. Die nächste Gelegenheit, in stark umstrittenen Fragen Kompromisse zu suchen und zu finden, ergibt sich im Rahmen der parlamentarischen Arbeit. Es ist deshalb nicht angezeigt, die Diskussionen auf Stadtratsebene erneut aufzugreifen.

3. Erste kantonale Vorprüfung

3.1 Formeller Antrag

Antrag 1

Das Titelblatt der PPVO hat neben dem Gemeindenamen auch den Kantonsnamen sowie den Festsetzungsbeschluss des Grossen Gemeinderates und den Genehmigungsvermerk der Baudirektion zu enthalten.

Entscheid

Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.

Begründung

Der Festsetzungsbeschluss des Grossen Gemeinderates und der Genehmigungsvermerk der Baudirektion werden auf dem Titelblatt der PPVO eingefügt. Im Übrigen wird das Titelblatt der PPVO gemäss den städtischen Richtlinien gestaltet. Diese sehen nicht vor, dass neben dem Gemeindenamen auch der Kantonsname steht.

3.2 Anträge zum Normbedarf für Parkplätze für Personenwagen (Anhang 1)

Antrag 2

Für spezielle Nutzungen, wie Freizeitanlagen oder Einkaufseinrichtungen, sind Bedarfswerte festzusetzen.

Entscheid

Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.

Begründung

Analog der "Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen" der Baudirektion wird ein konkreter Bedarfswert für Einkaufszentren in der PPVO (Anhang 1 der PPVO) festgelegt. Auf konkrete Bedarfswerte für andere Nutzungen wird ebenfalls analog der Wegleitung verzichtet und auf die entsprechende Norm verwiesen. Diese Praxis hat sich bewährt.

Auszug Wegleitung Baudirektion

Spezialnutzungen		
Einkaufszentren (gemäss BBV II ab 2'000 m² Verkaufsfläche, bzw. ca. 3'000 m² mGF) mit Mischnutzung: Grossverteiler (inkl. Lebensmittel), Hobby, Mode, Möbel, Restaurants etc.	1 PP/ 250 m² mGF	1 PP/ 60 m² mGF
Unterhaltungsstätten, öffentliche Bauten, Sportanlagen und öffentlicher Verkehr	(4)	(4)

(4) werden von Fall zu Fall bestimmt (aufgrund SN 641 400)

Antrag 3

Die Nutzungsart "Reine Verwaltungs- und Bürobetriebe" ist den "Nicht publikumsorientierten Dienstleistungsbetrieben" zuzuordnen.

Entscheid

Der Antrag wird berücksichtigt. Die Nutzungsart "Reine Verwaltungs- und Bürobetriebe" wird in Art. 3 Anhang 1 weggelassen.

Begründung

Mit der im Entwurf der PPVO vorgeschlagenen Lösung wurde versucht, spezifisch auf Betriebe mit einer hohen Arbeitsplatzdichte zu

reagieren. Um eine weitest gehende Übernahme der kantonalen Wegleitung zu erreichen, wird auf die Festlegung einer zusätzlichen Kategorie verzichtet.

3.3 Antrag zur Gebietszuteilung gemäss Reduktionsplan (Anhang 2)

Antrag 4

Die Ausnahmeregelungen in Art. 5 und 7 dürfen nicht zu einem Freipass für die Erhöhung des Parkplatzangebots gemäss Art. 4 führen.

Entscheid

Der Antrag ist bereits weitgehend berücksichtigt. Zudem erfolgt eine Verschärfung der Anwendungsregeln zu den "Besonderen Verhältnissen" (Art. 5) und den "Abweichungen bei besonderen öffentlichen Interessen" (Art. 7).

Begründung

Mit dem Art. 5 und auch Art. 7 wird auf besondere Verhältnisse reagiert. Es sind sowohl zusätzliche Parkplätze (Betriebsfahrzeuge, Schichtbetrieb usw.) wie auch Reduktionen der minimalen Anzahl Parkplätze zulässig. Solche Regelungen sind zweckmässig und werden auch in anderen Parkplatzverordnungen getroffen, z.B. in der Stadt Zürich. Die Region Winterthur hat im Gegensatz zur Stadt Zürich oder zum Glattal ein deutlich unterdurchschnittliches Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Einwohnern. Die Erhaltung und Neuansiedlung von Arbeitsplätzen ist daher sowohl raumplanerisch als auch verkehrsplanerisch (Region der kurzen Wege) wichtig.

Es ist jeweils in einem Mobilitätskonzept darzulegen, wie das Zusammenspiel von Parkplatz-Angebot und Parkplatz-Nachfrage ist, und welche Massnahmen zu treffen sind. Die Befürchtung, dass ein Freipass für die Erstellung von Parkplätzen entsteht, ist unbegründet. Die Vorschriften werden jedoch noch griffiger formuliert.

3.4 Antrag zu Art. 5

Antrag 5

Die Ausnahmeregelungen in Art. 5 Abs. 1 und Abs. 2 lit. c sind zu streichen.

Entscheid

Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.

Art. 5 Abs. 1 wird in eine Kann-Vorschrift geändert, Art. 5 Abs. 2 lit. c wird gestrichen und in Folge dessen auch Art. 5 Abs. 3 lit. d.

Begründung

Der Nachweis einer höheren Arbeitsplatzdichte ist tatsächlich im Vollzug anspruchsvoll umzusetzen. Mit den Regelungen in Art. 5 Abs. 2 lit. b und dem Art. 7 Abs. 2 lit. c (neu: Art. 7 lit. c) kann eine angemessene Parkplatzzahl für Betriebe erreicht werden.

Art. 5 Abs. 1 entspricht der üblichen Regelung in anderen Parkplatzverordnungen, z.B. Art. 8 Abs. 1 Parkplatzverordnung der Stadt Zürich. Eine entsprechende Bestimmung enthielt sodann auch der PPVO-Entwurf von Winterthur, der 2015 vom Volk abgelehnt wurde

(vgl. Art. 6 Abs. 3), welche die Baudirektion in der Vorprüfung nicht beanstandet hatte.

3.5 Anträge zu Art. 7

Antrag 6

Die Abweichungen gemäss Art. 7 Abs. 2 sind abschliessend zu verstehen. Der Klammervermerk ist wegzulassen.

Entscheid

Der Antrag wird berücksichtigt.

Art. 7 wird wie folgt geändert:

„Zur Wahrung folgender öffentlicher Interessen kann der gemäss Art. 3 und 4 errechnete Bedarf an Parkplätzen angemessen herabgesetzt oder in den Gebieten 3 und 4 um einen Drittel erhöht werden:

a: Zum Schutzes des Ortsbildes, der Ortskerne, von Schutzobjekten und Freiräumen,

b: Zur Vermeidung von regelmässigen Verkehrsstörungen,

c: Beim Standortwechsel ansässiger, grösserer Firmen,

d: Zur Neuansiedlung von grösseren Firmen.“

Begründung

Im geänderten Art. 7wird den vom Kanton geäusserten Bedenken, dass der erforderliche Parkplatzbedarf gemäss Art. 4 durch einzelne Ausnahmeregelungen aufgrund besonderer Verhältnisse und besonderer öffentlicher Interessen stark geschmälert wird, Rechnung getragen.

Antrag 7

Für die Neuansiedlung von grösseren Firmen gemäss Art. 7 Abs. 2 lit. c im Gebiet III sind die max. Werte Gebiet IV anzuwenden.

Entscheid

Der Antrag wird berücksichtigt.

Art. 7 wird wie folgt geändert:

„Zur Wahrung folgender öffentlicher Interessen kann der gemäss Art. 3 und 4 errechnete Bedarf an Parkplätzen angemessen herabgesetzt oder in den Gebieten 3 und 4 um einen Drittel erhöht werden:

a: Zum Schutzes des Ortsbildes, der Ortskerne, von Schutzobjekten und Freiräumen,

b: Zur Vermeidung von regelmässigen Verkehrsstörungen,

c: Beim Standortwechsel ansässiger, grösserer Firmen,

d: Zur Neuansiedlung von grösseren Firmen.“

Begründung

Um die Wirksamkeit der Bestimmungen der PPVO weitgehend zu gewährleisten, wird die Möglichkeit zur Erhöhung der Parkplatzzahl – neben den Reduktionsgebieten I und II (neu 1 und 2), wo keine Erhöhung möglich ist – auch in den Reduktionsgebieten III (3) und

IV (4) begrenzt. Die Erhöhung muss begründet sein und es ist ein Mobilitätskonzept vorzulegen.

3.6 Antrag zu Art. 8

Antrag 8

Art. 8 Abs. 2: "Mit der Erhöhung oder Herabsetzung des Parkplatzangebots gemäss... ist ein Mobilitätskonzept einzureichen".

Entscheid

Der Antrag wird berücksichtigt.

Art. 8 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

Mit der Erhöhung oder Herabsetzung gemäss Art. 5 Abs. 2 und Abs. 3, Art. 7 lit. c und d sowie bei Einkaufszentren und speziellen Nutzungen gemäss Art. 3 Anhang 1 ist ein Mobilitätskonzept einzureichen.

Begründung

Um einen einheitlichen Vollzug der Parkplatzbemessung bei besonderen Verhältnissen zu erreichen, ist zwingend ein Mobilitätskonzept einzureichen. Die konkreten Anforderungen werden angemessen auf den Einzelfall festgelegt.

3.7 Lenkungswirksame Bewirtschaftungspflicht für öffentlich zugängliche Kunden- und Besucherparkplätze

Antrag 9

Für öffentlich zugängliche Kunden- und Besucherparkplätze ist eine lenkungswirksame Parkplatzbewirtschaftung festzulegen (nutzungsgebunden und gebührenpflichtig degressiv ab der ersten Minute).

Entscheid

Der Antrag wird teilweise berücksichtigt.

Begründung

Eine Bewirtschaftungspflicht aller Kunden- und Besucherparkplätze ist nicht zweckmässig und nicht umsetzbar (z.B. Kundenparkplatz bei Kleinladen oder Besucherparkplätze bei Mehrfamilienhaus). Zudem fehlt die rechtliche Grundlage für eine flächendeckende Bewirtschaftungspflicht. Die Bewirtschaftungspflicht wird deshalb auf die Kundenparkplätze grösserer Einkaufseinrichtungen (Einkaufszentren, d.h. Verkaufsfläche > 2‘000 m^2 bzw. 3'000 m^2 mGF = massgebliche Geschossfläche) beschränkt.

Eine lenkungswirksame Bewirtschaftungspflicht kann zudem bei besonderen Verhältnissen (Art. 5 Abs. 2 und Abs. 3, Art. 7 lit. c sowie Art. 3 Anhang 1) im Rahmen des zwingenden Mobilitätskonzepts festgelegt werden.

4. Zweite kantonale Vorprüfung

Vorbemerkung

Nachdem der Entwurf für die PPVO im Sinne der oben ausgeführten Entscheide überarbeitet worden war, wurde sie dem Kanton erneut zur Stellungnahme unterbreitet. Der Kanton stellt in seiner Stellungnahme vom 3. Mai 2018 die Genehmigung der PPVO unter einer Auflage in Aussicht.

Antrag 1

Zu Art. 7 lit. c: Im Gebiet 4 sind die Maximalwerte von Gebiet 3 einzuhalten.

Entscheid

Der Antrag wird nicht berücksichtigt.

Art. 7 wird jedoch geändert und lautet neu wie folgt:

„Zur Wahrung folgender öffentlicher Interessen kann der gemäss Art. 3 und 4 errechnete Bedarf an Parkplätzen angemessen herabgesetzt oder in den Gebieten 3 und 4 um einen Drittel erhöht werden:

a: Zum Schutzes des Ortsbildes, der Ortskerne, von Schutzobjekten und Freiräumen,

b: Zur Vermeidung von regelmässigen Verkehrsstörungen,

c: Beim Standortwechsel ansässiger, grösserer Firmen,

d: Zur Neuansiedlung von grösseren Firmen.“

Begründung

Die Stadt Winterthur hat ein hohes Interesse daran, dass bestehende Arbeitsplätze erhalten bleiben und neue Arbeitsplätze geschaffen werden; die Arbeitsplatzdichte liegt in Winterthur tiefer als in anderen grossen Städten; sie soll erhöht werden. Allerdings ist dies nicht einfach zu erwirken, wie die Realität zeigt. Die Erhöhung der Arbeitsplatzdichte ist auch Ziel des regionalen Richtplans (vgl. Regionaler Richtplan Ziffer 2.1).

Die Stadt Winterthur steht in einer Konkurrenzsituation zu vielen umliegenden Gemeinden und dem Kanton Thurgau, die keine obere Beschränkung der Parkplatzzahl kennen.

Die Parkplatzfrage kann bei der Standortwahl einer Firma eine Rolle spielen. Es ist ein politischer Entscheid, ob die Stadt Winterthur in Bezug auf die Parkplatzzahl zu den umliegenden Gemeinden konkurrenzfähiger werden und im öffentlichen Interesse einen Ausnahmetatbestand schaffen will, der die Standortattraktivität für neue, grössere Firmen etwas erhöht.

Verkehrsintensive Arbeitsplatznutzungen sind in den Reduktionsgebieten 1 und 2 weniger erwünscht und sollen daher dort nicht gefördert werden. In den Gebieten 3 und 4 soll der Handlungsspielraum für die Schaffung von privater Parkierung grösser werden. Dabei folgt die Erhöhung in der ursprünglichen Fassung von Art. 7, die dem Kanton bei der Prüfung vorlag, einer einfachen Systematik. Die Werte für das Gebiet 3 werden maximal auf die Werte des Gebietes

4 erhöht und die Werte des Gebietes 4 im selben Ausmass angehoben. So wird verhindert, dass die Abstufung unter den Reduktionsgebieten verloren geht.

In der neuen Fassung des Art. 7 bleibt diese Erhöhungsmechanismus erhalten. Die Erhöhung in den Gebieten 3 und 4 darf maximal einen Drittel des nach Art. 3 und 4 errechneten massgeblichen Bedarfs betragen. Dies entspricht rechnerisch einer Anhebung der Reduktionswerte um 20%, wie dies in der ursprünglichen Fassung von Art. 7 vorgesehen war.

Die Plafonierung der Maximalwerte im Gebiet 4 auf jene des Gebietes 3 – wie dies der Kanton verlangt – würde bedeuten, dass eine Erhöhung der Parkplatzzahl im Gebiet 4 gegenüber den Normalwerten nicht möglich wäre. Es bliebe bei den Maximalwerten, wie sie die Regelbestimmung in Art. 4 für das Gebiet 4 festlegt. Die Sonderbestimmung wird damit ihres Sinngehaltes entleert. Dies widerspricht dem erheblichen öffentlichen Interesses an der Neuansiedlung von grösseren Firmen, und erscheint auch deshalb nicht sinnvoll, weil das Gebiet 4 aufgrund der periphereren Lage für verkehrsintensive Arbeitsplatznutzungen geeigneter ist als das Gebiet 3 (z.B. Nähe zur Autobahn). Das Gebiet 4 liegt zudem ganz ausserhalb der kantonalen Zentrumsgebiete. Schliesslich ist festzuhalten, dass die Maximalwerte der kantonalen Wegleitung 1997 auch mit den erhöhten Maximalwerten im Gebiet 4 eingehalten sind. Eine Anpassung der Bestimmung im Sinne des Kantons lässt sich deshalb nicht rechtfertigen.

Empfehlung 1	Überprüfung der Ergänzung des Grundsatzes in Art. 2 Abs. 4, wonach pro Grundstück mindestens ein Parkplatz erstellt werden darf.
Entscheid	Der Empfehlung wird nicht gefolgt.
Begründung	§ 242 Abs. 2 PBG verlangt, dass die Parkierung bei der Baute auf dem Privatgrund erfolgt und nicht im öffentlichen Strassenraum. Im Sinne dieses Grundsatzes rechtfertigt sich die Regel, dass für ein Grundstück mindestens ein Parkplatz erstellt werden darf, aber nicht erstellt werden muss. Damit wird der Grundsatz des PBG berücksichtigt sowie wenigen Einzelfällen besser Rechnung getragen und dennoch kein Überangebot an Parkplätzen geschaffen. Denn die Konstellation, dass auf einem Grundstück kein Parkplatz erstellt werden darf bzw. muss, entsteht nur in seltenen Fällen. Sie ist nur möglich, wenn die Nutzungsfläche sehr klein ist (z.B. Wohnfläche 80 m2) und der Reduktionsfaktor hoch (z.B. Gebiet 1).
Empfehlung 2	Nach Art. 6 Abs. 2 der PPVO sind Kundenparkplätze von Einkaufszentren lenkungswirksam zu bewirtschaften. Im Zusammenhang mit dieser Massnahme wird empfohlen zu prüfen, ob auch andere Nutzungen vergleichbarer Grösse wie Fachmärkte, Freizeitnutzungen und öffentliche Einrichtungen zu bewirtschaften sind.

Entscheid	Der Empfehlung wird teilweise gefolgt.
Begründung	Gemäss Art. 6 Abs. 4 betrifft die Pflicht zur lenkungswirksamen Bewirtschaftung die Kundenparkplätze von Einkaufszentren. Unter Einkaufszentren sind Zentren ab 2‘000 m2 Verkaufsfläche bzw. 3‘000 m2 mGF zu verstehen (vgl. PPVO Anhang 1). Darunter fallen auch Grossverteiler und Fachmärkte ab 2‘000 m2 Verkaufsfläche bzw. 3‘000 m2 mGF. Der Klarheit halber wird der Anhang 1 mit dem Begriff „Fachmärkte“ ergänzt. Spezielle Nutzungen wie Schulen, Sporteinrichtungen oder Freizeitanlagen sind in Grösse und Nutzungsintensität sehr unterschiedlich. Für diese Nutzungen sind gemäss Art. 8 Abs. 2 Mobilitätskonzepte auszuarbeiten. Im Rahmen derselben kann eine lenkungswirksame Bewirtschaftung der Parkplätze verlangt werden, wenn diese Massnahme, insbesondere aus verkehrlichen Gründen, angezeigt erscheint. Handelt es sich zudem um stark verkehrserzeugende Nutzungen sind die Kunden- und Besucherparkplätze zudem gestützt auf Art. 67a BZO ohnehin lenkungswirksam zu bewirtschaften.