

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Revision der kommunalen Abstellplatzverordnung vom 27. Oktober 1986; Motion R. Diener (Grüne/AL), Ch. Ulrich (SP), B. Meier (GLP) und L. Banholzer (EVP/EDU) betreffend Revision der kommunalen Parkplatz-Verordnung (PP-VO) (GGR-Nr. 2011-015)

Antrag:

1. Es wird eine neue Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung Winterthur, PPVO-W) gemäss Beilage erlassen.
2. Der Stadtrat wird eingeladen, die Genehmigung dieser Verordnung durch die Baudirektion einzuholen.
3. Die erheblich erklärte Motion betreffend Revision der kommunalen Parkplatz-Verordnung (PP-VO) (GGR-Nr. 2011-015) und die erheblich erklärte altrechtliche Motion betreffend Ergänzung der Abstellplatzverordnung (GGR-Nr. 1987-104) werden als erledigt abgeschrieben.

Weisung:

1. Zusammenfassung

Mit der neuen Parkplatzverordnung wird Rechtssicherheit für Eigentümerinnen und Eigentümer sowie für Investorinnen und Investoren und Transparenz im Baubewilligungsverfahren geschaffen.

Die Parkplatzverordnung regelt die Zahl der privaten und öffentlichen Parkplätze für Personenwagen, Motorräder und Velos entsprechend ihrem Nutzen. Basis der Berechnung für den Parkplatzbedarf der Fahrzeuge bildet ein Stadtplan mit Reduktionsgebieten aufgrund der ÖV-Erschliessung (ÖV-Güteklassen). Das heisst, je schlechter ein Gebiet mit dem ÖV erschlossen ist, desto mehr Parkplätze sind möglich.

Zudem schafft die neue Parkplatzverordnung die gesetzliche Grundlage für eine lenkungs-wirksame Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze, z.B. von Einkaufszentren. Die Bewirtschaftungspflicht gilt ab 10 Parkplätzen (Bagatellgrenze). Der Stadtrat kann höhere Bagatellgrenzen festlegen und in begründeten Fällen einzelne Nutzungen und Gebiete aus der Bewirtschaftungspflicht entlassen.

Die neue Parkplatzverordnung stützt sich zu grossen Teilen auf die Übergangslösung des Stadtrates von 2011, eine Dienstanweisung. Diese hat der Stadtrat zur Berechnung des Parkplatzbedarfs im Baubewilligungsverfahren erlassen. Die Dienstanweisung hat sich bewährt.

Für Betriebe mit Schichtwechsel und mit Betriebsfahrzeugen besteht die Möglichkeit, zusätzliche Parkplätze zu schaffen. Mobilitätskonzepte und Fahrtenmodelle berücksichtigen übergeordnete Strassenkapazitäten und schaffen neue Flexibilität für Investorinnen und Investoren bei der Nutzung von Arealen. Auch autoarme Nutzungen werden gefördert. Die Berechnungsmethode für den Parkplatzbedarf lässt Spielraum offen: Die Eigentümerinnen und Eigentümer erhalten die Möglichkeit, sich zwischen einer minimalen und maximalen Anzahl an Parkplätzen zu entscheiden. Dies entspricht auch den unterschiedlichen Interessen, Geschäftsmodellen und -strategien der heutigen institutionellen Anlegerinnen und Anleger.

Die neue Parkplatzverordnung berücksichtigt das Wachstum des Verkehrs in den nächsten Jahren, hilft den Verkehr zu verflüssigen, gewährleistet auch zukünftig ein ausreichendes Parkplatzangebot und bevorzugt z.B. Gewerbetreibende, die auf das Auto angewiesen sind.

2. Hintergründe der neuen Parkplatzverordnung

Der Grosse Gemeinderat und der Bezirksrat verlangen vom Stadtrat, die Revision der Abstellplatzverordnung aus dem Jahr 1986 unverzüglich in die Wege zu leiten.

Die nun vorliegende neue Parkplatzverordnung ist Bestandteil der Bau- und Zonenordnung (§ 242 Abs. 1 PBG). Sie beruht auf dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) und trägt den gültigen gesetzlichen Bestimmungen auf Kantons- und Bundesebene Rechnung (Planungs- und Baugesetz, kantonale Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, Umweltschutzgesetz).

Der Stadtrat orientiert sich mit der neuen Parkplatzverordnung an der seit Jahren geltenden Übergangsregelung (Dienstanweisung 2011 des Stadtrates und kantonale «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen»), die sich bewährt hat. Damit schafft er Rechtssicherheit und Transparenz bei der Parkplatzzahl-Berechnung im Baubewilligungsverfahren. Die wesentlichen Bestimmungen bleiben gegenüber der heutigen Bewilligungspraxis praktisch unverändert. Für Betriebe mit Schichtwechsel und Betriebsfahrzeugen besteht die Möglichkeit, zusätzliche Parkplätze zu schaffen. Auch die Zahl der Abstellplätze für Velos und Motorräder wird geregelt. Die Parkplatzverordnung Winterthur (PPVO-W) bringt aber auch Neuerungen in Richtung einer gelenkten Verkehrsentwicklung, insbesondere schafft sie die gesetzliche Grundlage für eine flächendeckende Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkplätze von Einkaufs-, Gastronomie- und Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen. Die Bewirtschaftungspflicht gilt ab 10 Parkplätzen (Bagatellgrenze). Der Stadtrat kann zudem gebietsweise höhere Bagatellgrenzen festlegen und in begründeten Fällen einzelne Nutzungen und Gebiete aus der Bewirtschaftungspflicht entlassen. Im kantonalen Zentrumsgebiet Stadtmitte erfolgt eine stärkere Beschränkung der Parkplatzzahl für die Benutzerkategorien «Bewohner/innen» und «Beschäftigte» und im kantonalen Zentrumsgebiet Oberwinterthur/Grüze für «Bewohner/innen» als im übrigen Stadtgebiet. Im Weiteren ermöglicht die PPVO-W die Anwendung von Neuerungen wie Fahrtenmodellen, Mobilitätskonzepten und bringt Erleichterungen für autoarme Nutzungen. Damit ermöglicht die neue Verordnung den Investorinnen und Investoren eine grössere Flexibilität bei der Entwicklung ihrer Areale unter gleichzeitiger Abstimmung des induzierten Verkehrs auf die vorhandenen Strassenkapazitäten.

Aufgrund der kontroversen Stellungnahmen anlässlich der öffentlichen Vernehmlassung im Sommer 2012 wollte der Stadtrat 2013 mit beteiligten Verbänden, Interessengruppen und Parteien in einen Dialogprozess treten, um gemeinsam Handlungsspielräume auszuloten und daraus Ansätze für eine einvernehmliche Lösung zu entwickeln. Der Grosse Gemeinderat hat der vom Stadtrat beantragten Fristerstreckung für die Gespräche nicht zugestimmt.

Die vorliegende PPVO-W ist nun ohne den vom Stadtrat gewünschten Dialogprozess gestützt auf die öffentliche Vernehmlassung und den Vorprüfungsbericht des Kantons überarbeitet worden. In Kapitel 6 sind die Erkenntnisse aus dem öffentlichen Mitwirkungsverfahren zusammengefasst und die berücksichtigten Einwendungen aufgeführt. Im Bericht über die öffentliche Mitwirkung vom 22. Juni bis 7. September 2012 ist das Mitwirkungsverfahren detailliert ausgewertet und es sind die Begründungen zu den einzelnen Anträgen zu finden.

Viele Fragen bzw. Einwendungen gab es in Bezug auf die Besitzstandsgarantie. Diese wird im übergeordneten Recht geregelt und ist daher nicht Bestandteil der Parkplatzverordnung. Die Besitzstandsgarantie garantiert, dass bestehende rechtmässige Parkplätze bestehen bleiben können. Mit der PPVO-W erfolgt kein Abbau von bestehenden rechtmässigen Parkplätzen. Nur wenn Bauten und Anlagen neubauähnlich umgestaltet werden, erfolgt eine Neuberechnung der Anzahl rechtmässiger Parkplätze. Aufgrund der zahlreichen aufgeworfenen Fragen wird in der Weisung vertieft auf dieses Thema eingegangen.

Der Stadtrat will eine für die Grossstadt Winterthur nachhaltige Verkehrspolitik realisieren. Mit dem sGVK verfügt die Stadt Winterthur über ein Gesamtpaket von Massnahmen, mit denen ein langfristig funktionierendes Verkehrssystem gewährleistet werden kann. Die vorliegende PPVO-W ist ein wichtiges Element aus diesem Gesamtpaket. Die städtische Verkehrspolitik bezweckt, das ganze Verkehrssystem trotz steigendem Verkehrsaufkommen funktionsfähig zu erhalten, so dass all jene, die darauf angewiesen sind, auch während der Hauptverkehrszeiten zirkulieren können.

Bei der Überarbeitung der PPVO-W konnten verschiedene Einwendungen aus dem öffentlichen Mitwirkungsverfahren berücksichtigt werden (u.a. Präzisierungen bei Sonderregelungen in Bezug auf Schichtwechsel und bei der Bewirtschaftungspflicht von öffentlich zugänglichen Parkplätzen mit Festlegung einer Bagatellgrenze, Anpassung der Bagatellgrenze bei Mobilitätskonzepten sowie einzelne Anpassungen im Plan der Reduktionsgebiete). Der Baurekursgerichtsentscheid zur Parkplatzverordnung der Stadt Zürich wurde bezüglich der Anforderungen an die Anordnung und Gestaltung der Veloabstellplätze berücksichtigt. Die überarbeitete PPVO-W steht im Einklang mit den übergeordneten Zielsetzungen des sGVK, des kommunalen Richtplans und des Massnahmenplans Luftreinhaltung 2010.

3. Motion betreffend Revision der kommunalen Parkplatz-Verordnung

Am 24. Januar 2011 reichten die Gemeinderäte Reto Diener (namens der Grüne / AL-Fraktion), Christian Ulrich (namens der SP-Fraktion), Beat Meier (namens der GLP-Fraktion) sowie Gemeinderätin Lilian Banholzer (namens der EVP/EDU-Fraktion) mit 28 Mitunterzeichnenden, die folgende Motion ein, welche vom Grossen Gemeinderat am 12. Dezember, 2011 an den Stadtrat überwiesen und erheblich erklärt wurde:

„Der Stadtrat wird aufgefordert, dem Grossen Gemeinderat eine revidierte Parkplatz-Verordnung (PP-VO) zum Beschluss vorzulegen.

Begründung:

Mit der zunehmenden Mobilität und der damit verbundenen Probleme insbesondere in den Stadtzentren ist es wichtig, die Steuerungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand beim Parkierungsangebot zu aktualisieren.

Das neue städtische Gesamtverkehrskonzept sowie das geplante Energiekonzept 2050 ergeben den Rahmen sowie die übergeordneten Ziele für die anzustrebende Revision.

Die gültige Abstellplatz-Verordnung stammt aus dem Jahre 1986. Die heute übliche Regelung, dass der Bedarf je nach Qualität der ÖV-Erschliessung vermindert wird, ist darin nur sehr rudimentär enthalten: Art. 3 enthält eine allgemeine Formulierung ohne quantitative Angaben; Art. 4 sieht eine Reduktion auf 25 % in der Altstadt und auf 50 % in den übrigen Kernzonen vor.

Diese Verordnung wird in der Stadt Winterthur seit langer Zeit nicht mehr verwendet. Seit 1997 besteht die kantonale Wegleitung, die meistens angewendet wird, deren rechtlicher Status unklar und deren Zukunft ungewiss ist.

Es besteht zudem eine erheblich erklärte Motion aus dem Jahre 1987, welche die Revision der Parkplatz-Verordnung fordert.

Die Situation mit einer veralteten Verordnung und einer fast so alten Wegleitung ist in der heutigen dynamischen Situation unserer Stadt unbefriedigend. Die Stadt Zürich hat ihre PP-VO kürzlich revidiert. Auch in Winterthur wäre dieser Schritt überfällig.

Die Aufnahme folgender Themenkreise in die neue Parkplatz-Verordnung ist zu prüfen:

- *ÖV-Erschliessung: Die Regelung der kantonalen Wegleitung mit den Güteklassen A bis D hat sich im Grossen und Ganzen bewährt. Für die Zentren von Grosstädten mit exzellenter ÖV-Erschliessung ist eine zusätzliche Güteklasse ins Auge zu fassen.*
- *Regelungen zum Bedarf von Veloparkplätzen.*
- *Ersatzabgaben: Festlegungen der Voraussetzungen für deren Reduktion (z.B. bei autofreien Siedlungen).*
- *Bestimmungen für die Verwendung der Gelder.*
- *Rechtsgrundlagen für Fahrtenmodelle.*
- *Festlegungen zur Bewirtschaftung von Parkierungsanlagen.“*

Innert anderthalb Jahren seit der Erheblicherklärung hätte der Stadtrat eine neue Verordnung ausarbeiten und dem Grossen Gemeinderat vorlegen müssen. Aufgrund der sehr kontroversen Reaktionen in der öffentlichen Vernehmlassung, wollte der Stadtrat wie erwähnt mit den beteiligten Verbänden und politischen Parteien in einen Dialogprozess treten. Der Grosse Gemeinderat hat die dazu notwendige Fristerstreckung am 17. Juni 2013 abgelehnt. Die Frist der Motion ist am 12. Juni 2013 abgelaufen.

4. Parkplatzverordnung als Teil des Ganzen

4.1 Zielsetzung der städtischen Verkehrspolitik

Ein funktionierendes Verkehrssystem ist das Rückgrat einer Stadt. Gewerbetreibende, Bewohnerinnen und Bewohner wie auch Besucherinnen und Besucher und Beschäftigte sind darauf angewiesen. Die Winterthurer Verkehrspolitik bezweckt, das ganze Verkehrssystem trotz steigendem Verkehrsaufkommen funktionsfähig zu erhalten, so dass all jene, die darauf angewiesen sind, auch während der Hauptverkehrszeiten zirkulieren können.

4.2 Folgen eines ungesteuerten Verkehrswachstums

Ohne gezielte Einflussnahme in die Verkehrsentwicklung ist aufgrund des steigenden Mobilitätsbedürfnisses die langfristige Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes in Frage gestellt. Folgen dieses ungesteuerten Wachstums wären unter anderem:

- Mehr und längere Rückstaus an Knoten (= längere Wartezeiten)
- Gewerbeverkehr wird blockiert: Ausfahrt aus neuralgischen Gebieten bzw. Arealen nur noch unter erschwerten Bedingungen möglich, lange und unberechenbare Wartezeiten
- Attraktivität der Zugänglichkeit für Besucher/innen und Kunden/innen wird stark vermindert
- Verminderung der Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner wegen potenziellem Ausweichverkehr in die Wohnquartiere, Luftverschmutzung und Lärmbelastung.
- Stadtbus: Grosse zusätzliche Verlustzeiten und Fahrplaninstabilitäten machen zusätzliche Kurse notwendig (Kosten/Kurs > 0.5 Mio. Fr./Jahr). Attraktivität des ÖVs nimmt ab und MIV-Fahrten nehmen eher zu
- Wirtschaftlichkeit der Unternehmen und Attraktivität der Stadt würden wegen den überlasteten Strassen beeinträchtigt.

4.3 Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)

Mit dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (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 auch die Forderung des kommunalen Richtplans Verkehr auf, wonach der Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs am Ziel-, Quell- und Binnenverkehr bis im Jahr 2025 mindestens um 8-Prozent-Punkte gegenüber 2005 zu erhöhen ist. (Anmerkung: Das bedeutet faktisch, dass je nach Verkehrszunahme das heutige MIV-Verkehrsaufkommen bis 2025 nicht zunehmen darf oder sogar leicht abnehmen muss.). Das sGVK wie auch die Forderung nach einer markanten Verlagerung zugunsten des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs wurden 2011 vom Grossen Gemeinderat beschlossen. Das sGVK wurde sogar einstimmig verabschiedet. Das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung (2. Generation), welches in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich erarbeitet wurde, hat die Inhalte des sGVK übernommen und wird vom Bund wegen seiner überzeugenden Verkehrslösungen mit dem sehr hohen Beitragssatz von 40 % unterstützt. Die in der neuen Parkplatzverordnung enthaltenen Regelungen entsprechen dem Massnahmenblatt MIV 12 «Parkraumplanung und Parkraumbewirtschaftung».



Abbildung: Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK). Ein Bündel von in sich abgestimmten Verkehrsmassnahmen, um langfristig ein funktionierendes Verkehrssystem zu gewährleisten.

4.4 Wechselwirkung der Verkehrsmassnahmen (Push- und Pull-Prinzip)

Verschiedene Faktoren beeinflussen den Modalsplit des Gesamtverkehrs bzw. die Verkehrsmittelwahl. In Fachkreisen ist unbestritten, dass die Anzahl und die Bewirtschaftungsart der Parkplätze den Modalsplit des Gesamtverkehrs beeinflussen. Das Verkehrsaufkommen wird aber auch von den realisierten Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Verkauf, Gastronomie) und der räumlichen Verteilung geprägt. Das langfristig zentrale Instrument zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens ist die Raum- und Siedlungsplanung, wo auf kurze Wege und die Fokussierung der Siedlungsentwicklung um ÖV-Knoten zu achten ist.

Für die direkte Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl steht eine ganze Auswahl von Massnahmen zur Verfügung. Diese lassen sich unterteilen in:

«Pull-Massnahmen»:

insbesondere Verbesserung der Aufenthaltsqualität zur Förderung des Fussverkehrs, Schaffung durchgängiger, sicherer und schneller Velorouten mit angemessenen Abstellmöglichkeiten, Verbesserung des ÖV-Angebots.

«Push-Massnahmen»:

Beschränkung des Parkraumangebots, Bewirtschaftung der vorhandenen Parkplätze, Dosierung der Verkehrsmenge.

Alle bisherigen Erfahrungen im In- und Ausland zeigen, dass nur mit einem abgestimmten Gesamtpaket von Push- und Pull-Massnahmen die Verkehrsmittelwahl beeinflusst werden kann.

Auch eine kürzlich erschienene verhaltensökonomische Studie (von FehrAdvice & Partners AG im Auftrag von *espacé.mobilité*) bestätigt, dass eine Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl allein mit Angebotsverbesserungen (Förderung ÖV und Velo- und Fussverkehr) kaum erreicht werden kann. Denn die Erweiterung des ÖV-Angebots ist für den MIV-Kunden mit keinerlei Verlusten verbunden. Es braucht demnach eine Kombination von druck- und anreizbasierten Massnahmen. (Anmerkung: Der Stadtrat nimmt in der Interpellation, GGR-Nr. 2013/057 ausführlich Stellung zur FehrAdvice Studie und dem Rundschreiben der Bundesämter BAFU und ARE bezüglich «Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrintensiven Einrichtungen». Die im sGVK entwickelte, ganzheitliche Verkehrslösung und die PPVO-W als Bestandteil davon, sieht der Stadtrat durch das Rundschreiben der Bundesämter nicht in Frage gestellt.)

Aus diesem Grund enthält das sGVK ein in sich abgestimmtes Massnahmenpaket in den Bereichen Infrastrukturbauten, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement. Mit den geplanten Angebotsverbesserungen (Pull-Massnahmen) wie zum Beispiel den ÖV-Hochleistungskorridoren, der Querung Grüze, den Velobahnen, der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze und den Projekten des Masterplans Stadtraum Bahnhof wird zusätzliche Kapazität für das Verkehrswachstum bereit gestellt und mit den Push-Massnahmen wie beispielsweise der Dosierung der Verkehrsmenge, der Festlegung der Parkplatzzahl sowie der Parkplatzbewirtschaftung wird auf die Verkehrsmittelwahl Einfluss genommen.

Die Parkplatzverordnung nimmt Einfluss auf die privaten, nutzungsbezogenen Parkplätze. Zudem schafft sie die gesetzliche Grundlage für eine Parkraumplanung, die eine lenkungswirksame Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze vorsieht. Im Weiteren ermöglicht sie die Anwendung von innovativen Neuerungen wie Fahrtenmodellen, Mobilitätskonzepten und autoarmen Nutzungen. Diese geben Investorinnen und Investoren einen grösseren Handlungsspielraum in der Entwicklung ihrer Areale.

Die PPVO-W ist damit ein wichtiger und integraler Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik und im Gesamtpaket des sGVK gut eingebettet.

4.5 Massnahmenplan Luftreinhaltung

Das Stadtgebiet von Winterthur ist ein lufthygienisches Sanierungsgebiet. Die Immissionsgrenzwerte der Luftreinhalteverordnung (LRV) für Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub (PM₁₀) und Ozon (O₃) werden häufig überschritten. Mit einer Verlagerung des Modalsplits zugunsten des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs werden auch weniger Verkehrsemissionen verursacht. Die Parkplatzpolitik (und als Teil davon die Parkplatzverordnung) leistet einen Beitrag zu

dieser Zielsetzung (vgl. Kapitel 2.3). Der Stadtrat hat am 20. April 2011 den Massnahmenplan Luftreinhaltung 2010 festgelegt. Darin verlangt die Massnahme V4 die «Anpassung der kommunalen Parkierungsvorschriften» in Übereinstimmung mit den Zielen der Luftreinhaltung bis 2013.

5. Die rechtliche Basis der Parkplatzverordnung

5.1 Gesetzliche Grundlagen

Die PPVO-W ist ein wesentlicher Bestandteil der kommunalen Nutzungsplanung. Mit der Regelung der für die einzelnen Grundstücke und deren Nutzung erforderlichen bzw. maximal zulässigen Parkplatzzahl stellt sie die verkehrsmässige Erschliessung des Baugebiets durch ein den Kapazitäten des Strassennetzes angepasstes Volumen des motorisierten Individualverkehrs sicher. Sie leistet dadurch auch einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Winterthurer Luftqualität und zur langfristigen Sicherstellung eines funktionsfähigen Strassennetzes. Diese Zielsetzungen entsprechen dem kommunalen Richtplan Verkehr, dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) und dem Massnahmenplan Luftreinhaltung 2010.

Das Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich gibt die wesentlichen Eckpfeiler der kommunalen Parkplatzverordnung vor. So definiert § 242 PBG die Kriterien für die Bemessung der Zahl der Parkplätze:

¹ *Die Bau- und Zonenordnung legt die Zahl der Abstellplätze für Verkehrsmittel, insbesondere für Motorfahrzeuge, fest, die nach den örtlichen Verhältnissen, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks für Bewohner, Beschäftigte und Besucher erforderlich sind.*

² *Im Normalfall soll die Zahl der Abstellplätze so festgelegt werden, dass die Fahrzeuge der Benutzer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes aufgestellt werden können. Besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse, insbesondere des Verkehrs oder des Schutzes von Wohngebieten, Natur- und Heimatschutzobjekten, Luft und Gewässern, kann die Zahl der erforderlichen Plätze tiefer angesetzt und die Gesamtzahl begrenzt werden.*

In den nachfolgenden Paragraphen des PBG sind die Erstellungspflicht (§ 243), die Lage und Gestaltung (§ 244), die Schaffung von Gemeinschaftsanlagen (§ 245), die Ersatzabgabe (§ 246) sowie die Verwendung der Fondsgelder aus der Ersatzabgabe und die Pflicht zur Parkraumplanung (§ 247) geregelt, auf die sich auch die PPVO-W abstützt.

Mit ihrem Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität stützt sich die PPVO-W auch auf das eidgenössische Umweltschutzgesetz (USG). Dabei massgebend sind Art. 11 (Emissionsbegrenzung an der Quelle und Vorsorgeprinzip), Art. 12 (Emissionsbegrenzung durch Verkehrsvorschriften) und Art. 44a (Massnahmenpläne bei Luftverunreinigungen) des USG.

5.2 Veraltete nicht mehr anwendbare Verordnung von 1986

Die städtische Parkplatzverordnung aus dem Jahr 1986 widerspricht in Teilen dem übergeordneten Recht sowie der entsprechenden Gerichtspraxis und wird deshalb nicht mehr angewendet. In dieser Verordnung werden nur die im Rahmen eines Bauvorhabens minimal zu erstellenden Abstellplätze geregelt. Eine Obergrenze ist nicht festgelegt. Es wurden bereits mehrere Versuche unternommen, die Abstellplatzverordnung aus dem Jahre 1986 zu revidieren. Diese Anläufe waren aus verschiedenen Gründen nicht von Erfolg begleitet. Nicht zuletzt wegen der Rechtsgleichheit in der Behandlung der Bauvorhaben haben Winterthur und viele Zürcher Gemeinden die Vorgaben der kantonalen Wegleitung (Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen, Baudirektion Oktober 1997) nicht nur für UVP-pflichtige Bauvorhaben, sondern auch bezüglich der Berechnung der erforderlichen bzw. zulässigen Parkplatzzahl generell übernommen.

5.3 Kantonale Wegleitung und Dienstanweisung als Übergangslösung

Nach verschiedenen Verwaltungsgerichtsentscheiden, so etwa zum Einkaufszentrum Rosenberg oder zum Umbau und zur Umnutzung einer Lagerhalle (Bundesgerichtsentscheid vom 22.10.2007), konkretisierte der Stadtrat im Jahr 2008 die Berechnung des Parkplatzbedarfs im Baubewilligungsverfahren auf der Basis der kantonalen Wegleitung in einer ersten Dienstanweisung. Diese wurde am 2. Februar 2011 revidiert, um besser auf die Verkehrsprobleme als Folge der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs - insbesondere auf den Hauptachsen - reagieren zu können. Die Dienstanweisung 2011 (DA 2011) hat sich als Übergangslösung bewährt, sie bildet die Grundlage für die neue städtische Parkplatzverordnung.

Der Bezirksrat Winterthur hat mit Beschluss vom 28. Juni 2013 festgestellt, dass die Dienstanweisung dem übergeordneten Recht entspreche. Deshalb ist einer Aufsichtsbeschwerde, welche die Aufhebung der Dienstanweisung verlangte, keine Folge geleistet worden. Die Dienstanweisung könne im Sinne eines Übergangsrechts und aus Gründen der Rechtssicherheit einstweilen toleriert werden. Der Bezirksrat lud den Stadtrat ein, die Parkplatzverordnung «raschmöglichst im ordentlichen Verfahren revidieren zu lassen».

5.4 Kantonale Parkierungsregelung noch in weiter Ferne

Im Juli 2009 hat der Zürcher Regierungsrat seinen Vorentwurf zur PBG-Teilrevision «Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen» zusammen mit einem Verordnungsentwurf über Fahrzeugabstellplätze (E-PPVO-ZH) in die Vernehmlassung geschickt. Der Stadtrat hat am 9. Dezember 2009 zum kantonalen Entwurf im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung detailliert Stellung genommen und damit seine Stossrichtung für eine kommunale Verordnung vorgegeben. Aufgrund der sehr kontrovers ausgefallenen Stellungnahmen in der Vernehmlassung wurden in der ersten Jahreshälfte 2011 die kantonalen Revisionsentwürfe umfassend überarbeitet. Die Stadt Winterthur war bei der Überarbeitung der Entwürfe in der Arbeitsgruppe und in der Begleitgruppe vertreten. An einer Aussprache im Oktober 2012, zu welcher der kantonale Baudirektor eingeladen hatte, äusserten die Vertreterinnen und Vertreter der beiden Grossstädte, des Zürcher Gemeindepräsidentenverbands sowie verschiedener Interessensgruppen auch zum überarbeiteten Entwurf wiederum sehr gegensätzliche Meinungen.

Das weitere Vorgehen ist heute nicht bekannt und ein Beschluss durch den Regierungs- und Kantonsrat noch nicht absehbar. Das Gesetzgebungsprojekt scheint beim Kanton ins Stocken geraten zu sein. In seiner Stellungnahme zur städtischen Parkplatzverordnung hat deshalb das Amt für Raumentwicklung (Baudirektion Kanton Zürich) auf den ungewissen Ausgang der kantonalen Revision hingewiesen. Aus heutiger Sicht macht es keinen Sinn, mit der städtischen Parkplatzverordnung (PPVO-W) bis zum Abschluss der kantonalen Gesetzesrevision zuzuwarten.

6. Die neue Parkplatzverordnung (PPVO-W)

6.1 Was regelt die Parkplatzverordnung und was nicht?

Mit der neuen Parkplatzverordnung werden die nutzungsbezogenen privaten und öffentlich zugänglichen Fahrzeug- und Veloabstellplätze geregelt (z.B. Parkplätze für Wohnen, Restaurants, Büros, Gewerbe, Industrie, Einkaufs- und Freizeitnutzungen, Schulen).

Nicht von der PPVO-W tangiert sind Parkplätze auf öffentlichem Grund (z.B. blaue Zone in Quartieren, Strassenparkplätze) oder öffentliche Parkhäuser (z.B. Parkhäuser Eulachpassage, Technikum und Teuchelweiher).

6.2 Unterschiede zwischen der Dienstanweisung 2011 (DA 2011) und der PPVO-W

Die DA 2011 und die kantonale Wegleitung bilden die inhaltliche Grundlage für die PPVO-W. Die wesentlichen Punkte werden übernommen. Auch einige der gegenüber der PPVO-W kritisch eingestellten Verbände und Organisationen haben in ihren Stellungnahmen die DA 2011 als bewährtes Instrument bezeichnet.

Die maximalen Reduktionswerte bleiben mit Ausnahme der kantonalen Zentrumsgebiete beinahe unverändert. In diesen Zentrumsgebieten werden bei der Benutzerkategorie «Beschäftigte» (nur im Zentrumsgebiet Stadtmitte) und bei der Benutzerkategorie «Bewohner/innen» die Maximalwerte gegenüber der DA 2011 zusätzlich reduziert. Neu ist die Möglichkeit, Fahrtenmodelle einzuführen. Zudem wird die gesetzliche Grundlage für eine Bewirtschaftungspflicht von öffentlich zugänglichen Parkplätzen (beispielsweise in öffentlichen Parkhäusern) geschaffen. Mobilitätskonzept, autoarme Nutzung, Sonderregelungen für Schichtbetrieb und Betriebsfahrzeuge werden im Wesentlichen aus der DA 2011 übernommen.

Im Detail sieht der Vergleich DA 2011 und PPVO-W wie folgt aus.

Das bleibt gegenüber der heutigen Praxis gleich (das Wichtigste):

Stichwort	Beschreibung
Massgeblicher Bedarf (Art. 3)	Identische Werte wie in der DA 2011 und kantonalen Wegleitung
Reduktionswerte (Art. 4)	<ul style="list-style-type: none"> - Gebiete A, B, C: Hier werden die maximalen Reduktionswerte für alle Benutzerarten beibehalten. - Kantonales Zentrumsgebiet Stadtmitte: Die Reduktionswerte für die Benutzerart «Besucher/innen und Kunden/innen» bleiben unverändert. - Kantonales Zentrumsgebiet Oberwinterthur/Grüze: Die Reduktionswerte für die Benutzerarten «Beschäftigte» und «Besucher/innen und Kunden/innen» bleiben unverändert.
Sonderregelungen (Art. 6)	<ul style="list-style-type: none"> - Sonderregelung für Schichtbetriebe bleibt bestehen. - Sonderregelung für Betriebe mit Fahrzeugen für Betriebszwecke (Betriebsfahrzeuge) bleibt bestehen.
Mobilitätskonzepte (Art. 7)	Auch in der DA 2011 gab es die Möglichkeit, Mobilitätskonzepte zu verlangen. Neu wird eine Bagatellgrenze eingeführt und die Einsatzmöglichkeiten werden genauer umschrieben.
Autoarme Nutzungen (Art. 8)	Präzisierung zum Controlling (zur dauerhaften Sicherstellung des reduzierten Parkplatzbedarfs), sonst keine Änderung zur bisherigen Praxis.
Ermittlung der ÖV-Güteklassen	Die Methode und die Kriterien für die Berechnung werden grundsätzlich aus der kantonalen Wegleitung übernommen. Neu werden die ÖV-Güteklassen parzellengenau in einem Plan ausgewiesen.

Die wichtigsten Änderungen:

Stichworte	Beschreibung
Reduktionswerte (Ar. 4)	Gebiete D und E: Für die Benutzerkategorie «Bewohner/innen» werden die maximalen Reduktionswerte aufgehoben. Das heisst für Wohnen in den Reduktionsgebieten D und E gibt es keine Obergrenze mehr. Kantonales Zentrumsgebiet Stadtmitte: Die Reduktionswerte für die Benutzerkategorien «Bewohner/innen» und «Beschäftigte» werden zusätzlich gesenkt. Kantonales Zentrumsgebiet Oberwinterthur/Grüze: Die Reduktionswerte für die Benutzerkategorie «Bewohner/innen» werden zusätzlich gesenkt.
Parkplätze für Behindertenfahrzeuge (Art. 5)	Neu wird eine Mindestzahl von Parkplätzen für Personenwagen von Gehbehinderten vorgeschrieben.
Fahrtenmodell (Art. 8)	Neu gibt es die Möglichkeit, ein Fahrtenmodell (Regelung der Anzahl Fahrten) einzuführen.
Abstellplätze für Motorräder (Art. 10) und Veloabstellplätze (Art. 11)	Für Motorräder wird eine Mindestzahl von Parkplätzen in Abhängigkeit von der Anzahl Autoabstellplätze vorgeschrieben. Bei den Veloabstellplätzen werden die Maximalwerte aus der kantonalen Wegleitung übernommen.
Anschlüsse für Ladevorrichtungen von Elektrofahrzeugen (Art. 15)	Es wird neu vorgeschrieben, dass Vorkehrungen (z.B. Einbau von Leerrohren) getroffen werden müssen für ein leichtes, späteres Nachrüsten von Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge.
Ersatzabgabe und Ersatzabgabefonds (Art. 16- 19)	Für die Erhebung der nach § 246 PBG erforderlichen Ersatzabgabe für nicht erstellte Pflichtabstellplätze wird in der PPVO-W die kommunale Rechtsgrundlage geschaffen.
Parkraumplanung (Art. 20 und 21)	Es wird die gesetzliche Grundlage geschaffen, dass öffentlich zugängliche Parkplätze für Kundinnen und Kunden und Besucherinnen und Besucher lenkungswirksam bewirtschaftet werden können (Parkgebühren, zeitliche Beschränkung und/oder Benutzerart). Das sind Parkplätze auf öffentlichem Grund sowie allgemein zugängliche Parkplätze für Kundinnen und Kunden und Besucherinnen und Besucher von Einkaufs-, Gastronomie-, Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen.
Plan der Reduktionsgebiete (ÖV-Güteklassen)	Parzellengenauer Plan mit den entsprechenden ÖV-Güteklassen. Die Ermittlung der Güteklassen erfolgt grundsätzlich wie in der kantonalen Wegleitung. Neu werden aber auch zonenrechtliche Gegebenheiten, die Topografie (dadurch tendenziell tiefere Einstufung der ÖV-Erschliessung in Hanglagen) sowie beschlossene oder gemäss Richtplan geplante Ausbauten des ÖV berücksichtigt.

6.3 Was bringt die PPVO-W den Grundeigentümer/innen und Investor/innen?

Aus Sicht der Grundeigentümer/innen und Investor/innen bringt die Verordnung folgende direkte Vorteile:

- Rechtsicherheit für Eigentümerinnen und Eigentümer und Transparenz im Baubewilligungsverfahren
- Im Rahmen der Minimal- und Maximalvorschrift kann die Bauherrschaft die zu erstellende Anzahl Autoabstellplätze selber bestimmen. Dies verschafft ihr eine Flexibilität. (Gemäss heutiger Praxis sind die Minimal- und Maximalwerte oft identisch.)
- Das Fahrtenmodell ermöglicht individuelle und flexible Lösungen, mit denen die übergeordnete Strassenkapazität und die Interessen der Bauherrschaft berücksichtigt werden können.

- Mit den Sonderregelungen für Schichtbetriebe und Betriebsfahrzeuge werden spezifische Anliegen berücksichtigt.
- Autoarme Nutzungen werden gefördert, da nicht vermietbare Parkplätze, insbesondere in Tiefgaragen nur Kosten verursachen.
- Bei Car-Sharing kann der Minimalwert unterschritten werden.
- Mit der Bewirtschaftungspflicht für öffentlich zugängliche Parkplätze (das sind Parkplätze auf öffentlichem Grund sowie allgemeine Parkplätze für Kundinnen und Kunden und Besucherinnen und Besucher bei Einkaufs-, Gastronomie-, Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen) werden «gleich lange Spiesse» für alle geschaffen. Heute wird in der Regel eine Bewirtschaftungspflicht nur bei Sondernutzungsplanungen (z.B. bei Gestaltungsplänen) oder bei UVP-pflichtigen Bauvorhaben umgesetzt. Dies führt aber zu einer rechtlichen Ungleichbehandlung grosser und kleiner Areale und wirkt wettbewerbsverzerrend. Unter Bewirtschaftungspflicht versteht man Parkgebühren, zeitliche Beschränkung und/oder Einschränkung in der Benutzerart (z.B. keine Pendlerinnen und Pendler).

6.4 Die PPVO-W im Detail

Zahl der Abstellplätze für Personenwagen (Art. 1 – 4)

Die PPVO-W regelt die Zahl der nutzungsbezogenen, minimal erforderlichen (Pflichtbedarf) und maximal zulässigen Fahrzeugabstellplätze. Nutzungsbezogene Abstellplätze sind private Parkplätze sowie öffentlich zugängliche Parkplätze beispielsweise von Schulen, Sporteinrichtungen und Einkaufszentren. Dabei wird unterschieden zwischen verschiedenen Nutzungsweisen (z.B. Wohnen, Dienstleistung etc.) und Benutzerkategorien (Bewohner/innen / Beschäftigte, Besucher/innen / Kund/innen).

Die Bestimmung der Anzahl Abstellplätze im öffentlichen Strassenraum (zum Beispiel Parkierung in blauer Zone) sowie der öffentlichen Parkhäuser (ohne Nutzungsbezug) wird nicht in der PPVO-W geregelt.

Massgeblicher Bedarf differenziert nach Reduktionsgebieten (Art 3 und 4)

Der massgebliche Bedarf der Anzahl Parkplätze wird in Abhängigkeit von der Nutzungsart (siehe Tabelle in Art. 3, Absatz 2), der Benutzerart («Bewohner/innen», «Beschäftigte» oder «Besucher/innen und Kund/innen») und der ÖV-Gütekategorie (gemäss Tabelle Art. 4, Absatz 1 und Plan der Reduktionsgebiete) als Bandbreite zwischen Minima und Maxima festgelegt. Das Stadtgebiet wird unter Berücksichtigung der «örtlichen Verhältnisse» in 9 Gebiete (A bis E) eingeteilt (siehe Plan der Reduktionsgebiete).

In den zentral gelegenen Gebieten A1, A2, B1 und B2 werden ausgewählte Bedarfswerte für die Benutzerarten «Bewohner/innen» und «Beschäftigte» stärker als in den übrigen Gebieten reduziert. Diese Gebiete korrespondieren mit den kantonalen Zentrumsgebieten (gemäss kantonalem Richtplan) Stadtmitte (A1 und B1) und Oberwinterthur/Grüze (A2 und B2), welche sich durch eine hohe Nutzungsdichte sowie eine gute ÖV-Erreichbarkeit auszeichnen. Zudem bestehen insbesondere auf den MIV-Erschliessungsachsen der kantonalen Zentrumsgebiete erhebliche Kapazitätsengpässe, sodass der Ziel- und Quellverkehr (abhängig vom verfügbaren Parkplatzangebot) möglichst minimiert werden soll. In den übrigen Gebieten werden die Maximalwerte im Bereich der DA 2011 festgelegt.

Plan der Reduktionsgebiete

Die ÖV-Güteklassen bilden die Grundlage für die Gebietsabgrenzung im Plan der Reduktionsgebiete. Zusätzlich berücksichtigt werden zonenrechtliche Gegebenheiten, die Topogra-

fie sowie beschlossene oder gemäss Richtplan geplante Ausbauten, wie z.B. die 4. Teilergänzung der S-Bahn, der Ausbau der städtischen Buslinien und lokale Wegerschliessungen. Für die Höhereinstufung im Zentrumsgebiet Oberwinterthur / Grüze gelten der vorgesehene ÖV-Hochleistungskorridor sowie die bessere Anbindung von Fuss- und Veloverkehr als Erschliessungsvoraussetzungen.

In den im Plan der Reduktionsgebiete bezeichneten Bereichen finden sich Gebiete, in welchen die ÖV-Erschliessungsgüte erst in einigen Jahren realisiert wird. In diesen Bereichen können auf Gesuch der Bauherrschaft zusätzliche befristete Parkplätze gemäss aktueller ÖV-Gütekategorie bewilligt werden. Eine solche befristete Übergangslösung ist längstens bis zur Umsetzung der geplanten ÖV-Erschliessungsgüte zulässig. Als Bereiche mit Übergangslösung werden beispielsweise Neuhegi-Grüze sowie Binzhof bezeichnet.

Für die Altstadt werden keine Reduktionen festgelegt, da dort weder neue Parkplätze erstellt werden dürfen, noch eine Ersatzabgabe erhoben wird.

Parkplätze für Behindertenfahrzeuge (Art. 5)

Pro ganze und angefangene Einheit von 50 Parkplätzen ist je ein Parkplatz für die Benutzung durch Gehbehinderte auszugestalten, wobei bei weniger als 7 Parkplätzen im Einzelfall auch auf einen Parkplatz für Behindertenfahrzeuge verzichtet werden kann.

Sonderregelungen (Art. 6)

Für Schutzobjekte inner- und ausserhalb von Quartiererhaltungs- / Kernzonen sowie in Gebieten mit Sonderbauvorschriften können aus Gründen des Ortsbildschutzes die Minimal- und Maximalzahlen der Parkplätze reduziert werden.

Erfolgen Schichtwechsel ausserhalb der MIV-Hauptverkehrszeiten, so wird die Zahl der maximal zulässigen Parkplätze für Beschäftigte auf Gesuch hin angemessen erhöht. Idealerweise werden Lösungen mit umliegenden Betrieben gesucht (Doppelnutzung). Die Schichtparkplätze sind ausschliesslich dieser Nutzung vorbehalten. Fällt der Schichtbetrieb weg, so müssen diese zusätzlichen Parkplätze aufgehoben werden.

Für Betriebe, die auf Betriebsfahrzeuge angewiesen sind (z.B. mit Spezialwerkzeugen) und diese in der Regel über Nacht auf dem Betriebsgelände abstellen, soll ebenfalls eine Erhöhung der maximal zulässigen Parkplatzzahl möglich sein. Diese kann jedoch höchstens in dem Umfang erfolgen, als es Betriebsfahrzeuge gibt. Als Betriebsfahrzeuge gelten Servicefahrzeuge und vergleichbare für den Betrieb notwendige Fahrzeuge, die auf den Betrieb eingelöst sind.

Mobilitätskonzepte (Art. 7)

Der Stadtrat erhält die Möglichkeit, Mobilitätskonzepte zu verlangen, um die Verkehrserzeugung z.B. bei Überlastungen des Strassennetzes besser steuern zu können. Dies ist für grössere Vorhaben mit erheblichem Verkehrsaufkommen sinnvoll; deshalb wird eine Bagatellgrenze von 30 Parkplätzen (massgeblicher Bedarf) festgelegt.

Im Rahmen des kantonsweiten Projektes Mobilität in Unternehmen (MIU) unterstützt die Stadt Winterthur bereits heute Mobilitätskonzepte auf freiwilliger Basis. Erste Erfahrungen damit sind sehr positiv. Mit verschiedenen Massnahmen, wie vergünstigten ÖV-Abonnements für Mitarbeitende, attraktiven Veloabstellplätzen, Duschen, Organisation von Mitfahrgelegenheiten, lenkungswirksamer Parkplatzbewirtschaftung usw. kann ein umweltfreundliches und gesundheitsförderndes Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden gefördert werden.

Autoarme Nutzungen (Art. 8)

Die Ausnahmeregelung für autoarme Nutzungen wird aus der DA 2011 übernommen und präzisiert. Für autoarme Nutzungen kann die minimal erforderliche Zahl von Parkplätzen tiefer festgelegt werden, sofern eine reduzierte Nachfrage besteht und bei Bedarf durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird.

Autoarmes Wohnen liegt im Trend, insbesondere in zentrumsnahen Lagen mit guter ÖV-Anbindung. Gemäss einer Untersuchung der Credit Suisse (Real Estate Asset Management, 2012) sind in Winterthur 25 % der Parkplätze in CS-Wohnliegenschaften unvermietet. Immer mehr Investorinnen und Investoren wollen daher die Zahl der Parkplätze reduzieren, um die Investitionskosten für die nicht benötigten, aber teuren Parkieranlagen einzusparen. Das Mehrgenerationenhaus in Neuhegi und das Hagmann-Areal in Seen sind aktuelle Beispiele von grösseren Winterthurer Siedlungen, in denen viele Bewohner/innen bewusst auf das Auto verzichten.

Fahrtenmodell (Art. 9)

Das Ziel von Fahrtenmodellen ist es, trotz vorhandener Vorbelastungen (wie knappe Strassenkapazitäten, hohe Umweltbelastung) erwünschte Nutzungen zulassen zu können. So wird es möglich, zusätzlich zur oder anstelle der maximal zulässigen Parkplatz-Zahl auch eine maximal zulässige Fahrtenzahl festzulegen. Diese Regelungen werden auf entsprechende Verkehrsstudien gestützt und kombiniert mit Mobilitätskonzepten entwickelt und festgelegt.

Aktuell ist ein erstes Fahrtenmodell in Winterthur für das Sulzerareal Werk 1 mittels vertraglicher Regelung im Rahmen des öffentlichen Gestaltungsplans vorgesehen. Weil die Zürcherstrasse schon heute während der Hauptverkehrszeiten überlastet ist, wird im Werk 1 die maximal zulässige Zahl der Ein- und Ausfahrten während der Spitzenzeiten auf 200 Fahrten pro Stunde limitiert. Bei Überschreitung der zulässigen Fahrtenzahl kommen wirkungsvolle Sanktionen zum Tragen (z.B. Strafgebühr von Fr. 5.- pro überschrittene Fahrt und weitergehende Massnahmen bei dauerhafter Überschreitung).

Abstellplätze für Motorräder (Art. 10)

Auch für Motorräder sind Abstellplätze zu erstellen und zwar im Umfang von 15 % der realisierten Anzahl an Parkplätzen für Personenwagen. Der Prozentsatz leitet sich vom Motorradanteil, gemessen als «Anteil an Personenwagen», ab. Sowohl im Kanton Zürich als auch in der Stadt Winterthur lag dieser 2010 bei rund 15 % (kantonale Statistik). Die Festlegung einer minimal erforderlichen Anzahl Parkplätze für Motorräder entspricht einem aktuellen Anliegen, da ein Mangel an entsprechenden Abstellplätzen auf Privatgrund besteht und folglich immer häufiger Motorräder im öffentlichen Strassenraum parkiert werden.

Abstellplätze für Velos (Art. 11)

Für die Velostadt Winterthur mit ihrer guten Veloinfrastruktur und einem im kantonalen Vergleich hohen Veloanteil im Strassenverkehr werden die höchsten Werte gemäss kantonaler Wegleitung festgelegt. Bei nachweislich kleinerem Bedarf an Veloabstellplätzen, z.B. aufgrund ausgeprägter Hanglage oder bei flächenintensiven Betrieben mit tiefer Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, kann die Baubehörde tiefere Zahlen bewilligen.

Der Standardbedarf beim Wohnen ist bei allen kommunalen Verhältnissen ungefähr gleich hoch, da dieser im Wesentlichen vom Velobestand und nicht von der Velonutzungsintensität abhängig ist, weshalb der Wert der geltenden kantonalen Wegleitung übernommen wird. Auch die Stadt Zürich hat diesen Wert in ihrer neuen Parkplatzverordnung verankert. Für

eine 4-Zimmer-Wohnung von 90 - 120 m² ergibt sich so ein Minimalbedarf von 2 - 3 Veloabstellplätzen. Bei einer Belegung mit 3 - 4 Personen entspricht dies dem durchschnittlichen Veloanteil in Winterthur von 0,8 Velo/Einwohner/in.

Anordnung, Gestaltung und Sicherstellung der Abstellplätze (Art. 12 – 15)

Zur Anordnung, Gestaltung und Sicherstellung der Abstellplätze werden ergänzend zu den Bestimmungen im PBG folgende Aspekte geregelt:

- Die erforderlichen Parkplätze müssen in der Regel auf dem Grundstück oder innerhalb eines Umkreises von 300 m erstellt werden.
- Parkplätze von Besucherinnen, Besuchern, Kundinnen und Kunden sind als solche zu kennzeichnen und von Dauerparkierenden freizuhalten.
- Veloabstellplätze müssen gut zugänglich und an zweckmässiger Lage angeordnet werden. In Winterthur werden üblicherweise mindestens 50 % der Veloabstellplätze für Bewohner/innen und Beschäftigte oberirdisch angeordnet.
- Nicht auf dem Grundstück liegende Parkplätze müssen grundbuchrechtlich gesichert werden.
- Es sind bauliche Vorkehrungen für die Realisierung von individuell abrechenbaren Anschlüssen für Ladevorrichtungen von Elektrofahrzeugen vorzusehen. Es sind nicht die Anschlüsse selbst, sondern nur die Vorkehrungen für eine einfache Installation bei entsprechendem Bedarf vorgeschrieben (z.B. Verlegung von Leerrohren). Der aktuelle Trend lässt eine deutliche Zunahme von Elektrofahrzeugen (Autos und Velos) erwarten.

Ersatzabgabe und Ersatzabgabefonds (Art. 16 – 19)

Gemäss Planungs- und Baugesetz ist von der Bauherrschaft eine Ersatzabgabe zu leisten, falls die minimal erforderlichen Fahrzeugabstellplätze nicht realisiert werden können (Ausnahme autoarme Nutzung). In einem solchen Fall wird ein Ersatzabgabefonds geäuft. Die Bestimmungen bilden die Rechtsgrundlage für die Festlegung der Höhe der Ersatzabgabe, den Erhebungszeitpunkt, die Fondsäuftung, die Mittelverwendung sowie die Fondsverwaltung.

Parkraumplanung und –bewirtschaftung (Art. 20 und 21)

Die Parkraumplanung (Art. 20) und das Parkraumbewirtschaftungskonzept (Art. 21, Absatz 3) regeln die lenkungswirksame Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze. Das sind:

- Parkplätze auf öffentlichem Grund,
- allgemein zugängliche öffentliche und private Parkplätze für Kundinnen und Kunden und Besucherinnen und Besucher von Einkaufszentren, Fachmärkten, Gastrobetrieben, Freizeitnutzungen
- Parkplätze von öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Spitälern, Sportanlagen, Museen, Heimen, Verwaltungen.

Die Bewirtschaftung kann sowohl monetäre Regelungen (Parkgebühren) als auch nicht monetäre Benutzungseinschränkungen beinhalten (z.B. zeitliche Beschränkungen [blaue Zonen] oder Benutzerart einschränken [keine Pendler/innen]). Es gilt eine Bagatellgrenze von 10 Parkplätzen pro Parkieranlage. Zudem kann der Stadtrat gebietsweise höhere Bagatellgrenzen festlegen und in begründeten Fällen einzelne Nutzungen und Gebiete aus der Bewirtschaftungspflicht entlassen.

Auf der Grundlage der Parkraumplanung und des Parkraumbewirtschaftungskonzepts wird eine Verordnung für das gebührenpflichtige Parkieren von öffentlich zugänglichen Parkplätzen erarbeitet. Sie wird vom Grossen Gemeinderat erlassen.

Schlussbestimmungen (Art. 22 und 23)

Die Schlussbestimmungen enthalten Modalitäten und die Kompetenzdelegation für die Anpassung des Plans der Reduktionsgebiete und sie regeln das Inkrafttreten der Verordnung.

7. Besitzstandsgarantie

Eine der meistdiskutierten Fragen im Zusammenhang mit der neuen PPVO-W ist die Frage der Besitzstandsgarantie, obwohl diese im übergeordneten Recht geregelt und gar nicht Bestandteil der PPVO-W ist und sein kann. Mit der PPVO wird kein Abbau von bestehenden rechtmässig bewilligten oder ersessenen (nicht bewilligten, aber auch nie beanstandeten) Parkplätzen beabsichtigt, sofern Bauten und Anlagen nicht neubauähnlich umgestaltet werden.

Definition der Besitzstandsgarantie (Bestandesgarantie):

Die Besitzstandsgarantie schützt den Besitzstand, d.h. die unter früherem, heute nicht mehr in Kraft stehendem Recht erworbenen Rechtspositionen. Solche Rechtspositionen sind grundsätzlich durch die in der Bundesverfassung festgesetzte Eigentumsgarantie geschützt. Demzufolge dürfen baurechtlich bewilligte (oder ersessene, d.h. nie bewilligte, aber seit langer Zeit unbestritten bestehende) Parkplätze weiterbestehen, auch wenn sie unter dem geltenden Recht nicht mehr bewilligt werden könnten. Dies ergibt sich auch aus § 357 Abs. 1 PBG, der die bundesrechtliche Bestandesgarantie voraussetzt und in Erweiterung dieser Garantie festlegt, dass bestehende Bauten und Anlagen, die Bauvorschriften widersprechen, umgebaut, erweitert und anderen Nutzungen zugeführt werden dürfen, sofern sie sich für eine zonengemässe Nutzung nicht eignen und wenn keine überwiegenden öffentlichen oder nachbarlichen Interessen entgegenstehen. Die Bestandesgarantie ist grundsätzlich eine Investitionsgarantie; daraus ergibt sich, dass nur der Bestand der Parkplätze, nicht aber – unabhängig von bestehenden Parkierungsanlagen - deren Zahl durch die Bestandesgarantie geschützt ist.

Anhand der folgenden fünf Beispiele soll die Besitzstandsgarantie näher erläutert werden:

Beispiel 1: Ein Wohnhaus wird umfassend saniert – Besitzstand garantiert

Die bestehenden Parkplätze können beibehalten werden; es erfolgt keine neue Parkplatzberechnung.

Beispiel 2: Ein Wohnhaus wird erweitert (durch Aufstockung, oder Anbau) - Besitzstand garantiert

Die bestehenden Parkplätze können beibehalten werden; zusätzliche Parkplätze können nur bewilligt werden, wenn neurechtlich mehr Parkplätze zulässig sind als bestehend.

Beispiel 3: Ein Wohnhaus wird in ein Geschäftshaus (Ladengeschäft, Büros) umgenutzt - Parkplätze neu berechnet:

Die Besitzstandsgarantie fällt mit der gänzlichen Umnutzung dahin und die Parkplatzzahl wird auf neuer Grundlage berechnet und festgesetzt; die Nutzung (und das spezifische Verkehrsaufkommen) von Kunden- oder Beschäftigtenparkplätzen ist eine grundsätzlich intensivere und andersartige als von Bewohnerparkplätzen.

Beispiel 4: Ein grosses Einkaufszentrum plant einen UVP-pflichtigen Erweiterungsbau – Parkplätze neu berechnet

Für erhebliche Erweiterungsbauten von starken Emittenten in lufthygienischen Sanierungsgebieten (die Stadt Winterthur ist ein lufthygienisches Sanierungsgebiet) gilt die Besitzstandsgarantie für altrechtliche Parkplätze nicht. Die erforderliche und zulässige Parkplatzzahl muss im Rahmen der erforderlichen neuen Umweltverträglichkeitsprüfung neu berechnet werden.

Beispiel 5: Ein Unternehmen wird am bisherigen Betriebsstandort (Rayon) erweitert (Bau zusätzlicher Werkhallen oder anderer Betriebsgebäude)- Besitzstand garantiert

Bestehende Parkplätze (d.h. die eigentliche Parkieranlage als Bauwerk und nicht einfach die bestehende Parkplatzzahl) können beibehalten werden; zusätzliche Parkplätze können nur bewilligt werden, wenn neurechtlich mehr Parkplätze zulässig sind als bestehend.

8. Öffentliches Mitwirkungsverfahren

8.1 Einleitung

Am 6. Juni 2012 hat der Stadtrat den Entwurf der Verordnung über Fahrzeugabstellplätze zustimmend zur Kenntnis genommen und das Departement Bau beauftragt, das öffentliche Mitwirkungsverfahren einzuleiten, welches vom 22. Juni bis 7. September 2012 durchgeführt wurde. Nach den in verschiedener Hinsicht kontroversen Reaktionen zur Revisionsvorlage informierte die Stadt am 27. September 2012 mit einer kurzen Medienmitteilung, dass die Eingaben ausgewertet und in einem Bericht samt Stellungnahmen aufgearbeitet werden. 47 Stellungnahmen wurden eingereicht. Die Mehrheit der Mitwirkenden, rund 60 %, nimmt eine grundsätzlich eher ablehnende Haltung gegenüber dem Revisionsentwurf ein. Dazu gehören insbesondere die Gruppen der «Unternehmen», der «Verbände und Organisationen» und der «Privatpersonen». Bei den politischen Parteien entsprechen die zustimmenden Stellungnahmen einer Mehrheit im Grossen Gemeinderat.

Aufgrund der sehr kontroversen Stellungnahmen wollte der Stadtrat mit den Verbänden, Organisationen und politischen Parteien in einen Dialogprozess treten, um gemeinsam Handlungsspielräume auszuloten und daraus Lösungsansätze zu entwickeln. Nachdem der Grosse Gemeinderat die Fristerstreckung für die Motion abgelehnt hatte, konnte der Dialogprozess nicht wie vorgesehen durchgeführt werden.

An einem Treffen des Stadtpräsidenten, der Vorsteherin des Departements Bau und von Mitarbeitern des Departements Bau mit den Vorständen des Hauseigentümerverbands Region Winterthur, dem KMU-Verband Winterthur und Umgebung, der Handelskammer Winterthur und dem Verband espace.mobilité (Interessengemeinschaft führender Schweizer Unternehmen des Verkaufs wie Migros, Coop, Manor, IKEA, Jumbo und Pfister) war die Besitzstandsgarantie eines der zentralen Themen. Die Handelskammer Winterthur (HAW) hat der Stadt Ende August 2013 einen konkreten Vorschlag für eine umfassende Regelung der Besitzstandsgarantie zugestellt. Gemäss dieser Regelung sollte allen Ende 2012 bestehenden Parkplätzen (rechtskräftig bewilligt oder nicht) eine umfassende Besitzstandsgarantie zuerkannt werden. Diese Besitzstandsgarantie sollte für Neubauten, Umbauten (auch neubauähnliche Umgestaltungen) und Umnutzungen gelten.

Der Stadtrat steht dieser Forderung aus zwei Gründen ablehnend gegenüber. Einerseits fehlt den Gemeinden die Kompetenz, im Rahmen der Bau- und Zonenordnung (und die Parkplatzverordnung ist ein Bestandteil davon) Regelungen über die Bestandesgarantie zu treffen und andererseits kann keine unbeschränkte Bestandesgarantie, d.h. eine eigentliche Generalabsolution für unter Umständen auch widerrechtlich erstellte und genutzte Parkplätze, erteilt werden. Dies würde die bald einmal eintretende Rechtsungleichheit zwischen alten und neuen Betrieben fortführen. Die Regeln über die Bestandesgarantie verfolgen aber das Ziel, im Verlauf der Zeit – insbesondere bei Neubauten oder neubauähnlichen Umgestaltungen – den neurechtlich rechtskonformen Zustand wiederherzustellen.

Im Weiteren wurden im oben erwähnten Treffen die von den Verbänden in der Vernehmlassung vorgebrachten Einwendungen nochmals untermauert. Einige Anpassungen in der

überarbeiteten PPVO-W wie z.B. die Präzisierung bei der Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkplätze inkl. Festlegung einer Bagatellgrenze, Aufhebung der Obergrenze für Benutzerart «Bewohner» im Gebiet D, Präzisierung bei den Sonderregelungen und Verdeutlichung der Besitzstandsgarantie mit Beispielen, dürften im Sinne dieser Verbände sein. Espace.mobilité wies zudem auf das Rundschreiben «Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrintensiven Einrichtungen» der Bundesämter für Umwelt (BAFU) und für Raumentwicklung (ARE) vom April 2013 und vor allem auf die unter anderem darin aufgeführte Studie «Beurteilung verkehrslenkender Massnahmen beim Einkaufsverkehr unter besonderer Berücksichtigung verhaltensökonomischer Erkenntnisse» im Auftrag von espace.mobilité von FehrAdvice & Partners AG hin. Aus Sicht von espace.mobilité hat sich dadurch Grundlegendes in der Beurteilung von verkehrslenkenden Massnahmen geändert. Der Stadtrat geht in seiner Interpellationsantwort «Anpassungen in der Bewilligungspraxis für Parkplätze aufgrund neuer Erkenntnisse» (GGR-Nr. 2013/057) detailliert auf dieses Rundschreiben und die darin zitierten Studien ein. (Neben der Studie zur Verhaltensökonomie von FehrAdvice hat der Bund eine Metaevaluation «Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrintensiven Einrichtungen (VE)» bei Ernst Basler & Partner und Interface in Auftrag gegeben.) Wie der Stadtrat in dieser Antwort darlegt, wird er selbstverständlich die Diskussion bezüglich verkehrslenkender Massnahmen weiterhin genau mitverfolgen und auch verhaltensökonomischen Aspekten Beachtung schenken. Doch der Stadtrat sieht die mit dem sGVK definierte Richtung in der Verkehrspolitik durch das Rundschreiben der Bundesämter nicht in Frage gestellt und ist weiterhin gewillt, trotz wachsendem Verkehrsaufkommen das Verkehrssystem mit vielfältigen Massnahmen funktionsfähig zu erhalten.

8.2 Vorprüfung des Kantons

Das kantonale Amt für Raumentwicklung (ARE, Baudirektion Kanton Zürich) begrüsst ausdrücklich die neue städtische Parkplatzverordnung mit den darin festgelegten Zielsetzungen. Aus Sicht des ARE entspricht der Revisionsentwurf den gesetzlichen Bestimmungen des Planungs- und Baugesetzes (PBG) und ist ein zentraler Bestandteil der Massnahme «Parkraumplanung und –bewirtschaftung» (Nr. MIV2) des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung. Die Regelungen berücksichtigen zudem die kantonalen Interessen in Bezug auf die Verkehrsentwicklung auf den überkommunalen Strassen.

Für die Weiterbearbeitung des Verordnungstextes weist das ARE darauf hin, dass aufgrund der nicht absehbaren Verzögerungen beim Erlass der kantonalen Grundlagen nicht auf den vorliegenden kantonalen PBP-Revisionsentwurf zur Parkierung Bezug genommen werden darf.

Obwohl das ARE die PPVO-W unterstützt, empfiehlt es, in den kantonalen Zentrumsgebieten Oberwinterthur/Grüze und Stadtmitte (Reduktionsgebiete A1, A2, B1, B2) eine deutlichere Reduktion der Parkplatzzahl vorzunehmen, um die hohen Zielvorgaben des sGVK und des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung erreichen zu können. Zudem wird in der Stellungnahme gefordert, dass die Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze lenkungswirksam zu erfolgen hat.

8.3 Positionen aus der öffentlichen Mitwirkung

Aus der öffentlichen Mitwirkung werden zu vielen Themen des Verordnungsentwurfs stark gegensätzliche Positionen geäussert:

	Positionen mit befürwortender Grundhaltung	Positionen mit ablehnender Grundhaltung
Notwendigkeit der Revision	Die Revision ist zwingend notwendig und entspricht den verkehrspolitischen Zielen.	Die Revision ist wirtschaftsfeindlich. Andere Massnahmen sind für die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele besser geeignet.
Zeitpunkt der Revision	Die Revisionsfrist ist von der erheblich erklärten Motion des GGR vorgegeben.	Es soll zuerst die kantonale Teilrevision abgewartet werden.
Berechnung Parkplatzbedarf	Insbesondere in Zentrumsgebieten soll eine stärkere Reduktion vorgeschrieben werden.	Die vorgesehene Parkplatz-Bedarfsberechnung ist zu restriktiv.
Plan der Reduktionsgebiete	Die parzellengenaue Zuordnung der Reduktionsgebiete schafft mehr Rechtssicherheit.	Stadträtliche Kompetenz bei Änderungen des ÖV-Angebots Gebietsanpassungen vorzunehmen, löst Angst vor willkürlichen Festlegungen aus.
Sonderregelungen Schichtbetrieb / Betriebsfahrzeuge	Die Sonderregelungen sind zweckmässig.	Die Sonderregelungen müssen grosszügiger ausgelegt werden.
Mobilitätskonzept	Das Mobilitätskonzept ist ein sinnvolles Instrument.	Das Mobilitätskonzept soll nur auf freiwilliger Basis angewendet werden.
Fahrtenmodell	Das Fahrtenmodell wird begrüsst, wenn es zurückhaltend und mit dem Ziel der Verkehrsbeschränkung angewendet wird.	Das Fahrtenmodell ist nicht handhabbar. Es muss ersatzlos gestrichen werden.
Parkplatzbewirtschaftung	Die Parkplatz-Bewirtschaftung wird als zwingend erachtet.	Die Parkplatz-Bewirtschaftung ist ersatzlos zu streichen. Sie ist kontraproduktiv und greift ins Eigentumsrecht ein.

8.4 Berücksichtigte Einwendungen und sonstige Anpassungen

Aufgrund der öffentlichen Vernehmlassung konnten etliche Anpassungen im Sinne der Antragstellenden vorgenommen werden. Auch der Baurekursgerichtsentscheid zur Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (März 2013) wurde berücksichtigt. Eine komplette Überarbeitung musste nicht vorgenommen werden. Die Änderungen:

- In der PPVO-W und im Erläuterungsbericht wurden, wie vom Amt für Raumordnung verlangt, alle Hinweise auf die kantonale Revision der Parkplatzverordnung (E-PBG und E-PPVO-ZH) gestrichen. Es wird konsequent nur auf die kantonale Wegleitung verwiesen. Folgerichtig wurde beim Grenzbedarf (Art. 3, Absatz 2) die Tabelle auf die Werte der kantonalen Wegleitung zurückgesetzt.
- Im Erläuterungsbericht wird der Wirkungszusammenhang Parkraumbewirtschaftung - Verkehrserzeugung näher ausgeführt. Für die Parkplatzberechnung werden zusätzliche und aktualisierte Berechnungsbeispiele aufgeführt.
- Im Erläuterungsbericht und in der vorliegenden Weisung wird vertieft auf die Besitzstandsgarantie eingegangen und diese mit konkreten Beispielen veranschaulicht.
- Anpassung Plan der Reduktionsgebiete (ÖV-Gütekategorie): Aufgrund von Einwendungen wurden einzelne Änderungen am Plan der Reduktionsgebiete vorgenommen. Diese werden im Bericht über die öffentliche Mitwirkung aufgelistet.

- Grenzbedarf (Art. 3, Absatz 2). Die Nutzungsart «Spezialnutzungen» in der untersten Tabellenzeile wurde mit «Spitäler» ergänzt.
- Grenzbedarf (Art. 3, neuer Absatz 3 eingefügt). *«Bei Mehrfachnutzungen der Parkplätze kann der Grenzbedarf reduziert werden.»*
- Massgeblicher Bedarf (Art. 4, Absatz 1): Die Obergrenze für den massgeblichen Bedarf bei der Benutzerart «Bewohner» wurde im Reduktionsgebiet D aufgehoben.
- Massgeblicher Bedarf (Art. 4, neuer Absatz 3 eingefügt): Für Gebiete mit bereits beschlossenen Massnahmen zur Verbesserung der ÖV-Erschliessungsgüte (z.B. ÖV-Hochleistungskorridor mit Querung Grüze), die jedoch erst in einigen Jahren realisiert werden, wird eine Übergangsregelung mit befristeten Parkplätzen vorgesehen.
- Sonderregelungen (Art. 6, Absatz 2): Neu werden für zusätzliche Parkplätze infolge Schichtwechsel die MIV-Hauptverkehrszeiten statt die ÖV-Betriebszeiten als massgeblich erklärt. Zudem wurde die «kann»-Formulierung durch «wird» ersetzt.
- Sonderregelung (Art. 6, Absatz 2 und 3): Es wird explizit festgehalten, dass die Parkplätze für Schichtwechsel und Betriebsfahrzeuge ausschliesslich für diese Nutzungen vorbehalten sind. Fallen diese Nutzungen weg, sind die dafür bewilligten Parkplätze wieder aufzuheben.
- Mobilitätskonzept (Art. 7, Absatz 1): Der Grenzwert für ein Mobilitätskonzept wird von 50 Parkplätzen (Grenzbedarf, ohne Reduktion gemäss ÖV-Gütekategorie) auf 30 Parkplätze (massgeblicher Bedarf, d.h. mit der Reduktion infolge ÖV-Gütekategorie) abgeändert. Das bedeutet insbesondere in den mit ÖV gut erschlossenen Gebieten eine Erhöhung des Grenzwertes. Beispiel: Verkaufsgeschäft mit einem Grenzbedarf von 60 Parkplätzen wird im Gebiet A weniger als 30 Parkplätze erhalten. Es kann in diesem Fall kein Mobilitätskonzept verlangt werden.
- Autoarme Nutzungen (Art. 8, Absatz 1): Das Controlling um eine reduzierte Parkplatznachfrage sicherzustellen, wird neu nur bei Bedarf eingefordert. (Dies vermeidet viel administrativen Aufwand bei unproblematischen Fällen).
- Autoarme Nutzungen (Art. 8, Absatz 2): Auf die nachträgliche Erhebung der Ersatzabgabe in Fällen, bei denen der reduzierte Parkplatz-Bedarf wiederholt nicht ausreicht, wird verzichtet. In diesen Fällen werden entweder die nachträgliche Erstellung von Parkplätzen oder geeignete Ersatzmassnahmen verlangt.
- Leichte Zweiräder (Art. 13): Aufgrund des Baurekursgerichtsentscheids (BRG) zur Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (März 2013) wurden die Anforderungen an die Ausgestaltung der Veloabstellplätze angepasst. Die Veloabstellplätze müssen nur noch «gut zugänglich» und an «zweckmässiger Lage» angeordnet werden. Die generellen Anforderungen «in Eingangsnähe» und «gedeckt» und «mit einer zweckmässigen Sicherung gegen Diebstahl versehen» für Veloabstellplätze von Beschäftigten und Bewohnerinnen und Bewohnern wurden aufgrund des BRG-Entscheides gestrichen.
- Kapitel V «Parkraumplanung» (Art. 20 und 21) und der Erläuterungsbericht wurden wie folgt präzisiert bzw. ergänzt:
 - Zielsetzung der Parkraumplanung (Art. 20): *„zur Umsetzung der verkehrlichen Ziele im städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK 2010) und im kommunalen Richtplan...“*
 - Die Bewirtschaftung (Art. 21) hat lenkungswirksam zu erfolgen.
 - Der Begriff öffentlich zugängliche Parkplätze (Art. 21, Absatz 1) wurde präzisiert. *«Als öffentlich zugängliche Parkplätze gelten Parkplätze auf öffentlichem Grund sowie allgemein zugängliche Kunden- und Besucherparkplätze von Einkaufs-, Gastronomie- und Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen».*

- Für die Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze (Art. 21, Absatz 2) wurde eine Bagatellgrenze von 10 Parkplätzen pro Parkieranlage eingeführt. Zudem wurde dem Stadtrat die Kompetenz gegeben, gebietsweise höhere Bagatellgrenzen festzulegen und in begründeten Fällen einzelne Nutzungen und Gebiete aus der Bewirtschaftungspflicht zu entlassen.
- Kompetenzdelegation (Art. 22): Es wurde präzisiert, dass der Stadtrat den Plan der Reduktionsgebiete (ÖV-Güteklasse) nur anpasst, wenn es erhebliche Veränderungen gibt. Zudem wird im Erläuterungstext der PPVO-W darauf hingewiesen, dass sich die Ermittlung der Erschliessungsqualität auf die Methode und die Kriterien der kantonalen Wegleitung und entsprechende Nachfolgeregelungen bezieht. Das heisst, beim Plan der Reduktionsgebiete ändert sich nur etwas, wenn sich die ÖV-Erschliessung eines Areals erheblich verändert. (Das schliesst die in Einwendungen befürchtete Willkür aus).

8.5 Nicht berücksichtigte Einwendungen

Im Bericht «Revision Parkplatzverordnung Winterthur - Bericht über die öffentliche Mitwirkung vom 22. Juni bis 7. September 2012» werden die nicht berücksichtigten Einwendungen ausführlich beantwortet. Aus diesem Grund wird an dieser Stelle auf eine Auflistung der nicht berücksichtigten Einwendungen verzichtet.

9. Fazit

Die neue Parkplatzverordnung

- schafft Rechtssicherheit für Eigentümerinnen und Eigentümer und Transparenz im Baubewilligungsverfahren
- trägt zu flüssigem Verkehr bei
- baut auf bewährter Praxis der Dienstanweisung 2011 auf
- unterstützt als Teil des städtischen Gesamtverkehrskonzepts eine zeitgemässe und nachhaltige Verkehrspolitik der Stadt Winterthur
- schafft Spielraum für die bauliche und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Winterthur
- ermöglicht Flexibilität mit Mobilitätskonzepten und Fahrtenmodellen sowie autoarmen Nutzungen
- gewährleistet weiterhin ein ausreichendes Parkplatzangebot.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder

Beilagen:

- Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung Winterthur, PPVO-W), 20. September 2013 (mit markierten Änderungen gegenüber dem Entwurf der öffentlichen Mitwirkung vom 6. Juni 2012)
- Plan der Reduktionsgebiete, 16. September 2013
- Erläuterungsbericht zur Verordnung über Fahrzeugabstellplätze gemäss Art. 47 RPV und § 7 PBG, 20. September 2013
- Bericht über die öffentliche Mitwirkung vom 22. Juni bis 7. September 2012, 20. September 2013



Verordnung über Fahrzeugabstellplätze

(Parkplatzverordnung Winterthur, PPVO-W)

Vom Gemeinderat erlassen am _____

Vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. ____ genehmigt am _____

Abweichungen und Ergänzungen gegenüber dem Entwurf der öffentlichen Mitwirkung vom 6.6.12 sind gelb hinterlegt.

Die Parkplatzverordnung (PPVO-W) ist ein wesentlicher Bestandteil der kommunalen Nutzungsplanung. Mit der Regelung der für die einzelnen Grundstücke und deren Nutzung erforderlichen bzw. maximal zulässigen Parkplatzzahlen stellt sie die verkehrsmässige Erschliessung des Baugebiets durch ein den Kapazitäten des kommunalen Strassennetzes angepasstes Volumen des motorisierten Individualverkehrs sicher. Sie leistet dadurch auch einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Winterthurer Luftqualität und zur langfristigen Sicherstellung eines funktionsfähigen Strassennetzes. Diese Zielsetzungen entsprechen dem kommunalen Richtplan Verkehr, dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) und dem Massnahmenplan Luftreinhaltung 2010.

Hinweise und Erläuterungen

Nutzungsbezogene Abstellplätze sind private Parkplätze sowie öffentlich zugängliche Parkplätze beispielsweise von Schulen, Sporteinrichtungen und Einkaufszentren. Die Bestimmung der Zahl der Abstellplätze im öffentlichen Strassenraum sowie der öffentlichen Parkhäuser (ohne Nutzungsbezug) wird nicht in der PPVO-W geregelt. Diese Parkplätze sind nur im Rahmen der gemäss Art. 20 bis 21 vorgeschriebenen Parkraumplanung und Bewirtschaftungspflicht Gegenstand der Verordnung. Parkhäuser (z.B. von Einkaufszentren) können Parkplätze mit und ohne Nutzungsbezug enthalten (z.B. Archhöfe, Neuwiesen).

Rechtsgrundlage: § 242 PBG

“¹ Die Bau- und Zonenordnung legt die Zahl der Abstellplätze für Verkehrsmittel, insbesondere für Motorfahrzeuge, fest, die nach den örtlichen Verhältnissen, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks für Bewohner/innen, Beschäftigte und Besucher/innen erforderlich sind.”

Gestützt auf Art. 11, 12, 16 und 44a des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (SR814.01), auf §§ 242 ff. des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz) vom 7. September 1975 (LS 700.1) und auf § 28 Abs. 1 Ziff. 6 der Gemeindeordnung vom 26. November 1983 erlässt der Grosse Gemeinderat folgende

Parkplatzverordnung:

I. Regelungsinhalt

Art. 1

Regelungsinhalt

- ¹ Diese Verordnung regelt
- die Bestimmung der Zahl der nutzungsbezogenen, minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen (Parkplätze)
 - die Bestimmung der Zahl der nutzungsbezogenen, minimal erforderlichen Abstellplätze für Motorräder und leichte Zweiräder
 - die Leistung von Ersatzabgaben und den Ersatzabgabefonds sowie
 - die Parkraumplanung mit Bewirtschaftungskonzept.

² Nutzungsbezogene Abstellplätze sind Parkplätze, die für eine konkrete Grundstücksnutzung erforderlich sind.

II. Zahl der Abstellplätze

A. Abstellplätze für Personenwagen

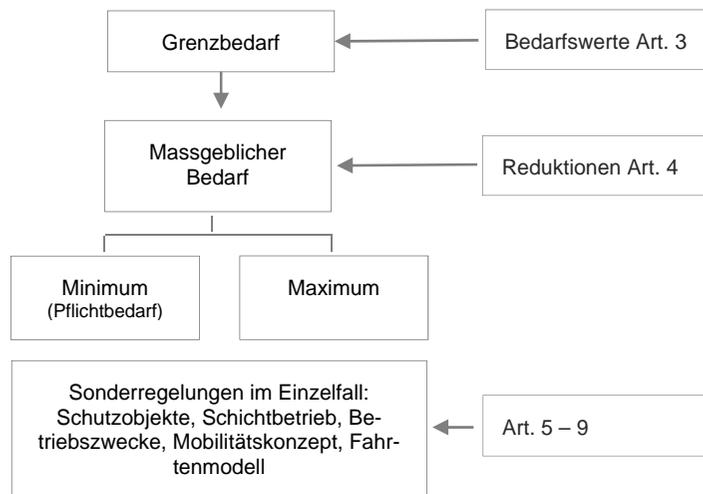
Art. 2

Zahl

Die Zahl der Parkplätze wird für die einzelnen Benutzerkategorien nach Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach den besonderen örtlichen Verhältnissen ermittelt.

Die Definition des Grenzbedarfes wurde aus der kantonalen *Parkplatzverordnung* Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen (E-PPVO, Vernehmlassungsentwurf 2009 mit Stand Überarbeitung Mai 2011 Baudirektion, Oktober 1997) übernommen.

Funktionsschema Parkplatzermittlung:



Die PP-Bedarfswerte werden gemäss E-PPVO übernommen. Sie entsprechen weitgehend der kantonalen Wegleitung von 1997 (geringfügige Anpassungen).

Abkürzungen:

PP Parkplatz (Abstellplatz für Personenwagen)

mBGF massgebliche Bruttogeschossfläche

Sie umfasst alle dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren Räume in Voll-, Unter- und Dachgeschossen unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen und Sanitäräume samt inneren Trennwänden ohne Aussenwände sowie ohne die nicht anrechenbaren Nebenräume gemäss § 10 Allgemeine Bauverordnung (ABV).

Art. 3

¹ Als Grenzbedarf gilt diejenige Zahl der Parkplätze, die für die bestimmte Nutzung eines Grundstücks erforderlich ist, wenn dessen Erschliessung - ohne Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs - ausschliesslich mit dem motorisierten Individualverkehr und einem üblichen Anteil an Fahrrad- und Fussgängerverkehr erfolgt.

² Der Grenzbedarf wird mit den folgenden spezifischen Bedarfswerten ermittelt:

Parkplätze für Nutzungsweiseart	Bewohner/innen oder Beschäftigte	Besucher/innen und Kunden/innen
Wohnen	1 PP / 80 m ² mBGF	1 PP / 800 m ² mBGF
Verkaufsgeschäfte (1) Lebensmittel Nicht-Lebensmittel	1 PP / 150 m ² mBGF 1 PP / 200 m ² mBGF	1 PP / 30 m ² mBGF (2) 1 PP / 70 m ² mBGF (2)
Gastbetriebe Restaurant, Café Konferenzräume, Säli Hotel	1 PP / 40 Sitzplätze - 1 PP / 7 Zimmer	1 PP / 6 Sitzplätze 1 PP / 10 Sitzplätze 1 PP / 2 Zimmer
Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen, Gewerbe und Industrie (1) publikumsorientierte DL-Betriebe (3) nicht-publikumsorientierte DL-Betriebe, Gewerbe reine Verwaltungs- und Bürobetriebe	1 PP / 70 80 m ² mBGF 1 PP / 70 80 m ² mBGF 1 PP / 50 m ² mBGF	1 PP / 100 m ² mBGF 1 PP / 300 m ² mBGF 1 PP / 500 m ² mBGF
industrielle und gewerbliche Fabrikation Lagerflächen	1 PP / 150 m ² mBGF 1 PP / 500 300 m ² mBGF	1 PP / 750 m ² mBGF - (2)
Einkaufs- und Freizeitnutzungen Spezialnutzungen Einkauf Einkaufszentren (gemäss BBV II ab 2'000 m ² Verkaufsfläche, bzw. ca. 3'000 m ² mGF) mit Mischnutzung: Grossverteiler (inkl. Lebensmittel), Hobby, Mode, Möbel, Restaurants etc. inkl. Mall, Lager, Restaurants, Mischnutzungen mit hohem Anteil Einkauf Freizeit Kino- und Freizeitzentren, Mischnutzungen mit hohem	1 PP / 200 250 m ² mBGF	1 PP / 60 m ² mBGF

Grenzbedarf

SN-Norm: Zu beachten ist insbesondere die Schweizer Norm SN 640 281 des VSS (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) 2006

Anteil Kino- und Theater Unterhaltungsstätten, öffentliche Bauten, Sportanlagen und öffentlicher Verkehr	1-PP / 200 m ² mBGF (4)	(4)
Für weitere spezielle Nutzungen (wie Schulen, Spitäler, Alterswohnen) wird der Grenzbedarf unter Beachtung der einschlägigen SN-Norm fallweise bestimmt.		

Berechnungsbeispiel:

Total PP (inkl. Besucher/innen / Kunden/innen): 11,4 > Rundung > 11.0

Total PP (inkl. Besucher/innen / Kunden/innen): 11,8 > Rundung > 12.0

- (1) gemischte Betriebe sind in entsprechende Teile aufzugliedern
- (2) Güterumschlag / Anlieferung separat
- (3) z.B. Bank, Post, öffentliche Verwaltung mit Schalterbetrieb, Reisebüro, Arzt, Zahnarzt, Therapie, Kopierzentrale, chemische Reinigung, Coiffeur
- (4) werden von Fall zu Fall bestimmt (aufgrund massgebender SN-Norm)

³ Bei Mehrfachnutzungen der Parkplätze kann der Grenzbedarf reduziert werden.

⁴ Die Zahl der Parkplätze wird erst am Schluss der Berechnung ab einem Bruchteil von mehr als 0,5 aufgerundet.

In der E-PPVO kantonalen Wegleitung wird der massgebliche Bedarf, abhängig von Gemeindetyp und ÖV-Erschliessungsgüte, als Prozentanteil des Grenzbedarfs in Form einer Bandbreite zwischen Minima und Maxima festgelegt. Aufgrund besonderer weiterer spezieller Verhältnisse kann Winterthur die Bandbreite auf die städtischen Verhältnisse abstimmen. Die Stadt Winterthur teilt das Stadtgebiet unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Verhältnisse und in Anlehnung an die ÖV-Erschliessungsgüte in 9 Gebiete (A bis E) ein, wobei das Gebiet E der Rubrik „keine Güteklasse“ in der kantonalen Wegleitung entspricht.

In den zentral gelegenen Gebieten A1, A2, B1 und B2 werden ausgewählte Bedarfswerte insbesondere die Maximalwerte stärker als in den übrigen Gebieten reduziert. Diese Gebiete korrespondieren mit den kantonalen Zentrumsgebieten Stadtmitte (A1 und B1) und Oberwinterthur/Grüze (A2 und B2), welche sich durch eine hohe Nutzungsdichte sowie eine hervorragende gute ÖV-Erreichbarkeit auszeichnen. Zudem bestehen in Winterthur insbesondere auf den MIV-Erschliessungsachsen der kantonalen Zentrumsgebiete erhebliche Kapazitätsengpässe, sodass der Ziel- und Quellverkehr (abhängig vom verfügbaren Parkplatzangebot) möglichst minimiert werden soll.

In den übrigen Gebieten werden die Maximalwerte im Bereich der bisher gültigen Praxis festgelegt. Dabei werden v.a. folgende besonderen Verhältnisse geltend gemacht: beschränkte Verkehrskapazitäten, lufthygienische Sanierungsgebiete.

Die ÖV-Güteklassen bilden die Grundlage für die Gebietsabgrenzung im Plan der Reduktionsgebiete. Zusätzlich berücksichtigt werden zonenrechtliche Gegebenheiten, die Topografie sowie beschlossene oder gemäss Richtplan geplante Ausbau-

Art. 4

Massgeblicher Bedarf

¹ Der massgebliche Bedarf wird in Prozenten des Grenzbedarfs gemäss nachfolgender Tabelle und dem Plan der Reduktionsgebiete, der Bestandteil dieser Verordnung ist, festgelegt. Der Mindestwert legt die Zahl der minimal erforderlichen Parkplätze fest (Pflichtbedarf). Der Höchstwert legt die maximal zulässige Zahl der Parkplätze fest. Im Rahmen dieser Minimal- und Maximalvorschrift kann die Bauherrschaft die zu erstellende Anzahl an Parkplätzen frei bestimmen.

Benutzer/innen Gebietszuteilung gemäss dem "Plan der Reduktionsgebiete"	Bewohner/innen		Beschäftigte		Besucher/innen und Kund/innen	
	min %	max %	min %	max %	min %	max %
Gebiet A	20	40	10	20	20	30
Gebiet A1*	20	35	10	15	15	30
Gebiet A2**	20	35	10	20	15	30
Gebiet B	30	65	20	30	30	40
Gebiet B1*	30	50	15	25	25	40
Gebiet B2**	30	50	15	30	25	40
Gebiet C	45	85	30	45	45	65
Gebiet D	70	100	50	60	60	85
Gebiet E	100	-	70	90	80	100

* Kantonales Zentrumsgebiet Stadtmitte
** Kantonales Zentrumsgebiet Oberwinterthur/Grüze

² Der Stadtrat kann im Einzelfall vom in Abs. 1 geregelten massgeblichen

ten, wie z.B. die 4. Teilergänzung der S-Bahn, der Ausbau der städtischen Buslinien und lokale Wegerschliessungen. Für die Höhereinstufung im Zentrumsgebiet Oberwinterthur / Grüze gelten der vorgesehene ÖV-Hochleistungskorridor sowie die bessere Anbindung von Fuss- und Veloverkehr als Erschliessungsvoraussetzungen.

Als Bereiche mit Übergangslösung werden beispielsweise Neuhegi-Grüze sowie Binzhof bezeichnet. Die ÖV-Erschliessungsgüte gemäss dem Plan der Reduktionsgebiete wird in diesen Bereichen erst in einigen Jahren realisiert.

Für die Altstadt werden keine Reduktionen festgelegt (vom Gebietsplan ausgenommen), da dort weder neue Parkplätze erstellt werden dürfen noch eine Ersatzabgabe erhoben wird.

Die Regelung entspricht den Bestimmungen der E-PPVO. Sie schafft Klarheit in Bezug auf die Berechnung der Anzahl der erforderlichen Parkplätze für Gehbehinderte.

Ob auf die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen von Gehbehinderten verzichtet werden kann, liegt im Ermessensspielraum der Baubehörde im Rahmen des Baubewilligungsentscheides. Sind die Parkplätze relativ grosszügig dimensioniert, kann darauf eher verzichtet werden als bei einer eng bemessenen Parkplatzanlage.

SIA: Zu beachten ist insbesondere die Norm SIA 500 Hindernisfreie Bauten bzw. die jeweils aktuelle Version.

Für Schutzobjekte in / ausserhalb von Quartiererhaltungs- / Kernzonen sowie Gebieten mit Sonderbauvorschriften können zum Zwecke des Ortsbildschutzes die Minimal- und Maximalzahl der Parkplätze reduziert werden.

chen Bedarf abweichende Regelungen bewilligen, wenn überwiegende öffentliche Interessen dies erfordern. Eine solche Bewilligung setzt in der Regel ein Mobilitätskonzept gemäss Art. 7 voraus.

³ In den im Plan der Reduktionsgebiete bezeichneten Bereichen, wo die ÖV-Erschliessungsgüte gemäss Plan erst in einigen Jahren realisiert wird, können auf Gesuch der Bauherrschaft zusätzliche Parkplätze gemäss aktueller ÖV-Güteklasse als befristete Übergangslösung längstens bis zur Umsetzung der geplanten ÖV-Erschliessungsgüte bewilligt werden.

⁴ In der Altstadt dürfen keine Parkplätze erstellt werden. Es sind keine Ersatzabgaben zu entrichten.

Art. 5

¹ Pro ganze und angefangene Einheit von 50 Parkplätzen für Bewohner/innen und Beschäftigte und pro ganze und angefangene Einheit von 50 Parkplätzen für Besucher/innen und Kunden/innen ist je ein Parkplatz für die Benutzung durch Gehbehinderte auszugestalten.

² Bei Bauten und Anlagen mit höchstens 7 Parkplätzen für Bewohner/innen und Beschäftigte und pro ganze und angefangene Einheit von 50 Parkplätzen für Besucher/innen und Kunden/innen kann für den entsprechenden Benutzerkreis kann im Einzelfall auf die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen von Gehbehinderten verzichtet werden.

³ Lage und Ausgestaltung richten sich nach der einschlägigen Norm für behindertengerechtes Bauen.

Art. 6

¹ Bei Inventar- und Schutzobjekten, in Quartiererhaltungszonen, Kernzonen sowie in Gebieten mit Sonderbauvorschriften können die Minimal- und Maximalwerte des massgeblichen Bedarfs reduziert werden.

Parkplätze für
Behindertenfahrzeuge

Sonderregelungen

Erfolgen Schichtwechsel ausserhalb der **MIV-Hauptverkehrszeiten ÖV-Betriebszeiten**, so ist eine Erhöhung der maximal zulässigen Parkplatzzahl möglich. **Erfolgt eine Nutzungsänderung (z.B. Aufgabe Schichtbetrieb), so müssen diese zusätzlichen Parkplätze aufgehoben werden.** Das Mass der Erhöhung muss angemessen sein. Idealerweise werden Lösungen mit umliegenden Betrieben gesucht (Doppelnutzung).

Für Betriebe, die auf Betriebsfahrzeuge angewiesen sind (z.B. mit Spezialwerkzeugen) und diese in der Regel über Nacht auf dem Betriebsgelände abstellen, soll ebenfalls eine Erhöhung der maximal zulässigen Parkplatzzahl möglich sein. Diese kann jedoch höchstens in dem Umfang erfolgen, als es Betriebsfahrzeuge gibt.

Mit dieser Bestimmung soll institutionelles Car-Sharing (z.B. Mobility-Angebote) mittels "Anreizsystem" belohnt werden.

Berechnungsbeispiel:

Mindest-Parkplätze (Pflichtparkplätze): 20; maximal zulässig: 30

Bei 2 gemeinsam genutzten Parkplätzen für Car-Sharing ergibt dies:

Mindest-Parkplätze (Pflichtparkplätze): 12 + 2; maximal zulässig: 30 (28 + 2)

Parkplätze werden gemäss Art. 1 - 4 nutzungsbezogen, d.h. zweckgebunden berechnet und bewilligt. Treten wesentliche Veränderungen in der Zweckbindung auf, respektive wird eine solche aufgehoben (im Rahmen von Fahrtenmodellen), so kann der Stadtrat verlangen, dass ein Mobilitätskonzept erarbeitet wird, mit welchem nachgewiesen wird, dass das Verkehrsaufkommen trotzdem bewältigt werden kann.

In der Verordnung werden Ziel, Mindestinhalt und die Pflicht zur Erstellung von Mobilitätskonzepten geregelt. Das Departement Bau erarbeitet die erforderlichen Grundlagen.

² Für Betriebe mit Schichtwechsel ausserhalb der **ÖV-Betriebszeiten der MIV-Hauptverkehrszeiten kann wird** die Zahl der maximal zulässigen Parkplätze für Beschäftigte **auf Gesuch hin** angemessen erhöht werden. Die Parkplätze sind ausschliesslich dieser Nutzung vorbehalten. **Fällt diese Nutzung weg, sind die dafür bewilligten Parkplätze wieder aufzuheben.**

³ Für Fahrzeuge, die ausschliesslich Betriebszwecken dienen, kann die Zahl der maximal zulässigen Parkplätze erhöht werden. Als Betriebsfahrzeuge gelten Servicefahrzeuge und vergleichbare für den Betrieb notwendige Fahrzeuge, die auf den Betrieb eingelöst sind. **Die Parkplätze sind ausschliesslich dieser Nutzung vorbehalten. Fällt diese Nutzung weg, sind die dafür bewilligten Parkplätze wieder aufzuheben.**

⁴ **Ein** gesicherter Parkplatz für institutionelles Car-Sharing ersetzt vier erforderliche Pflicht-Parkplätze; die minimal erforderliche Parkplatzzahl vermindert sich entsprechend.

Art. 7

¹ Der Stadtrat kann für Projekte mit **einem Grenzbedarf von über 50 mehr als 30** Parkplätzen (**massgeblicher Bedarf**) in Planungs- und Baubewilligungsverfahren Mobilitätskonzepte verlangen, wenn

- a) sich Überlastungen auf dem übergeordneten Strassennetz abzeichnen;
- b) die minimal erforderliche Parkplatzzahl (autoarme Nutzungen, Schutzobjekte) unterschritten wird;
- c) Bauten und Anlagen mehr als 100 Parkplätze / ha anrechenbare Grundstücksfläche aufweisen;
- d) eine nutzungsbezogene Zuordnung von Parkplätzen aufgehoben wird, oder
- e) wenn Fahrtenmodelle zum Einsatz kommen.

² Mobilitätskonzepte zeigen für besondere Nutzungen und besondere Verhältnisse Massnahmen auf, die den induzierten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr abstimmen.

Mobilitätskonzepte

Die Bestimmungen zu autoarmen Nutzungen entsprechen der bisherigen Praxis gemäss Dienstanweisung vom Februar 2011.

Beispiele für entsprechende Ersatzmassnahmen sind die Realisierung oder Sicherstellung von Parkplätzen ausserhalb des betroffenen Grundstückes oder die Sicherung eines Bereiches für ein gemeinsames Parkhaus.

Um auf die Bedürfnisse der Grundeigentümer und Bauherren besser reagieren (z.B. stark fluktuierende Nachfrage) und zugleich das Verkehrsaufkommen auf Anforderungen der Strassenkapazitäten und Umwelt abstimmen zu können, kann zusätzlich oder auch an Stelle der maximal zulässigen Parkplatzzahl ein Fahrtenkontingent festgelegt werden. Diese Massnahmen kann als mildere Massnahme zur (allenfalls weitergehenden) Beschränkung der Parkplatzzahl direkt auf § 242 Abs. 2 PBG abgestützt werden. Bei der Festlegung der Fahrtenzahl muss das Verhältnis zu der maximal zulässigen Zahl an Parkplätzen gewahrt werden. Das Departement Bau erarbeitet die erforderlichen Grundlagen.

³ Mobilitätskonzepte müssen folgende Mindestinhalte aufweisen mindestens folgende Aspekte behandeln:

- a) Ziel, Zweck und Zuständigkeit
- b) Zusammenspiel von Parkplatzangebot und erwarteter Parkplatznachfrage
- c) Ausstattung der Parkieranlagen
- d) Parkplatz-Bewirtschaftung
- e) Integration in übergeordnetes Parkleitsystem
- f) Monitoring
- g) Massnahmen/Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden

Art. 8

Autoarme Nutzungen

¹ Für autoarme Nutzungen kann die minimal erforderliche Zahl von Parkplätzen tiefer festgelegt werden, sofern eine reduzierte Nachfrage nachgewiesen besteht und bei Bedarf durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird.

² Der Grundeigentümer ist verpflichtet, die minimal erforderlichen Parkplätze real nachzuweisen oder Ersatzmassnahmen umzusetzen oder durch Ersatzabgaben abzugelten, wenn die reduzierten Parkplätze gemäss Abs. 1 wiederholt nicht ausreichen. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

Art. 9

Regelung der Zahl der Fahrten (Fahrtenmodell)

¹ Der Stadtrat kann im Planungs- und Baubewilligungsverfahren anstelle oder zusätzlich zu einer maximal zulässigen Zahl der Parkplätze eine maximal zulässige Zahl von Fahrten festlegen.

² Mit Fahrtenmodellen können Nutzungen mit erheblichem Verkehrsaufkommen an raumplanerisch geeigneten oder erwünschten Lagen trotz Vorbelastung (Luft, Lärm, Strassenkapazitäten) zugelassen werden.

³ Fahrtenmodelle müssen folgende Mindestinhalte aufweisen:

- a) Ziel, Zweck und Zuständigkeit
- b) Verkehrsgutachten
- c) maximal zulässige Fahrtenzahl Im Zusammenspiel mit Parkplatzangebot
- d) Regelung der Übertragung von Fahrten
- e) Regelung Betriebsorganisation: z.B. Fahrtenmanagement, Park-

- platzmanagement
- f) Regelung Monitoring: z.B. Zählung Fahrten pro Tag durch Grundeigentümer / Bauberechtigte und mindestens jährliche Berichterstattung an Baubehörde
- g) Massnahmen / Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden

⁴Zur Einhaltung der maximal zulässigen Zahl der Fahrten legt die Stadt geeignete organisatorische oder verkehrliche Massnahmen sowie Abgaben fest.

B. Abstellplätze für Motorräder

Art. 10

Die Zahl der erforderlichen Abstellplätze für Motorräder beträgt mindestens 15% der realisierten Anzahl Parkplätze für Personenwagen.

Bedarf

C. Abstellplätze für leichte Zweiräder

Art. 11

¹Für Bauten und Anlagen berechnet sich die minimal erforderliche Zahl der Abstellplätze für leichte Zweiräder (Veloabstellplatz = VP) nach folgenden Bedarfswerten:

Bedarf

Abstellplätze für Nutzungsweise	Bewohner/innen oder Beschäftigte	Besucher/innen, Kunden/innen, Schüler/innen
Wohnen	1 VP / 40 m ² mBGF	-
Verkaufsgeschäfte		
Lebensmittel, tägl. Güter	1 VP / 200 m ² mBGF	1 VP / 50 m ² mBGF
Nicht-Lebensmittel	1 VP / 200 m ² mBGF	1 VP / 150 m ² mBGF
Gastbetriebe, Restaurants	1 VP / 5 Mitarbeitende	1 VP / 5 Sitzplätze
Büro, DL, Verwaltungen, Gewerbe, Industrie		
publikumsorientierte DL (1)	1 VP / 200 m ² mBGF	1 VP / 250 m ² mBGF
nicht publikumsorientierte DL, Gewerbe	1 VP / 200 m ² mBGF	1 VP / 500 m ² mBGF
industrielle und gewerbliche Fabrikation	1 VP / 400 m ² mBGF	-
Für weitere spezielle Nutzungen (wie Schulen, Sporteinrichtungen, Freizeitangebote, ÖV-Haltestellen) wird der Bedarf unter Beachtung der einschlägigen SN-Norm fallweise bestimmt.		

(1) z.B. Bank, Post, öffentliche Verwaltung mit Schalterbetrieb, Reisebüro, Arzt, Zahnarzt, Therapie, Kopierzentrale, chemische Reinigung, Coiffeur

Massgeblich ist die tatsächlich realisierte Zahl an Parkplätzen für Personenwagen.

VP Veloabstellplatz
DL Dienstleistungen

mBGF massgebliche Bruttogeschossfläche.

Sie umfasst alle dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren Räume unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen und Sanitärräume samt inneren Trennwänden ohne Aussenwände sowie ohne die nicht anrechenbaren Nebenräume gemäss § 10 ABV.

² Bei kleinerem Bedarf an Veloabstellplätzen, z.B. aufgrund ausgeprägter Hanglagen oder bei flächenintensiven Betrieben mit unterdurchschnittlicher Anzahl an Beschäftigten sowie bei hervorragender öV-Erschliessung und bei einem ausreichenden Angebot an öffentlichen Veloabstellplätzen kann die Baubehörde auf Gesuch Abminderungen vom Minimalbedarf bewilligen.

Rechtsgrundlage § 244 PBG:

¹ Die Abstellplätze müssen auf dem Baugrundstück oder in nützlicher Entfernung davon liegen.

² Sie müssen auch unter Berücksichtigung eines künftigen Strassenausbaus verkehrssicher angelegt sein; in Strassenabstandsbereichen dürfen Pflichtplätze nur liegen, wenn die spätere Verlegung auf Kosten des Pflichtigen möglich ist und rechtlich gesichert wird.

³ Eine angemessene Anzahl Abstellplätze ist an leicht zugänglicher Lage für Besucher vorzusehen. Die nicht für Besucher vorgesehenen Plätze müssen unterirdisch angelegt oder überdeckt werden, wenn dadurch die Nachbarschaft wesentlich geschont werden kann, die Verhältnisse es gestatten und die Kosten zumutbar sind.“

Der Stadtrat kann gestützt auf § 245 PBG verlangen, dass Abstellplätze für Personenwagen in Gemeinschaftsanlagen zusammengefasst werden.

In Winterthur werden üblicherweise mindestens 50% der Veloabstellplätze für Bewohner/innen und Beschäftigte oberirdisch angeordnet.

Bereits beim Bau sollen entsprechende Vorkehrungen getroffen werden (z.B. mittels Leerrohren und Platzreserven für Stromzähler), um ein teures Nachrüsten vermeiden zu können. Als Parkieranlagen gelten Garagen mit über 5 Parkplätzen für Personenwagen und Abstellräume für mehr als 10 Zweiräder.

III. Anordnung, Gestaltung und Sicherstellung

Art. 12

Personenwagen und
Motorräder

¹ Die erforderlichen Abstellplätze für Personenwagen und Motorräder sind in der Regel auf dem Grundstück oder innerhalb eines Umkreises von 300 m zu erstellen.

² Die Abstellplätze für Besucher/innen und Kunden/innen sind als solche zu kennzeichnen und von Dauerparkierenden freizuhalten.

Art. 13

Leichte Zweiräder

Erforderliche Abstellplätze für leichte Zweiräder sind in der Regel auf dem Grundstück selbst zu erstellen. Die Abstellplätze für leichte Zweiräder müssen gut zugänglich und in Eingangsnähe an zweckmässiger Lage angeordnet werden. Jene für Bewohner/innen und Beschäftigte sind zudem gedeckt auszuführen und mit einer zweckmässigen Sicherung gegen Diebstahl zu versehen.

Art. 14

Sicherstellung

Liegen die Abstellplätze nicht auf dem pflichtigen Grundstück selbst, so ist der dauernde Bestand der Abstellplätze bei den beteiligten Parzellen im Grundbuch anmerken zu lassen. Die öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung ist vor Baubeginn sicherzustellen. Die Abstellplätze sind bis spätestens zum Bezug des Bauobjektes zu erstellen.

Art. 15

Anschlüsse für Lade-
vorrichtung von
Elektrofahrzeugen

Parkieranlagen für Personenwagen und Zweiräder sind mit baulichen Vorkehrungen für die Realisierung von individuell abrechenbaren Anschlüssen für Ladevorrichtungen von Elektrofahrzeugen zu versehen.

Pflicht und Höhe der Ersatzabgabe richten sich nach § 246 PBG:

§ 246 PBG:

“¹ 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.

² Keine Abgabe ist zu entrichten, soweit das Fehlen von Abstellplätzen auf die behördliche Aufhebung privater Parkierungsmöglichkeiten zurückzuführen ist.

³ Die Höhe der Abgabe richtet sich nach den durchschnittlichen Kosten privater Plätze im entsprechenden Gebiet und danach, ob die privaten Plätze nach den Umständen offen oder gedeckt angelegt werden könnten oder müssten; zu berücksichtigen sind ferner Wertverluste, die für das pflichtige Grundstück ohne angemessene Abstellmöglichkeiten entstehen, die Lage des pflichtigen Grundstücks zu einer bestehenden oder vorgesehenen öffentlichen Anlage und deren Art sowie die mutmasslichen Einnahmen des Gemeinwesens.

⁴ Streitigkeiten über die Abgabepflicht werden im Verfahren nach dem Gesetz betreffend die Abtretung von Privatrechten entschieden.“

Ergänzend zu § 246 PBG ist darauf zu achten, dass

- *Schuldner/in der Ersatzabgabe der/die jeweilige Grundeigentümer/in ist.*
- *vor Baubeginn die Pflicht zur Zahlung einer Ersatzabgabe mittels einer öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anzumerken ist.*
- *die Ersatzabgaben vor dem Bezug des pflichtigen Bauobjektes zu bezahlen sind.*

§ 247 PBG:

“¹ Die Gemeinden haben die Abgaben in einen Fonds zu legen, der nur zur Schaffung von Parkraum in nützlicher Entfernung von den belasteten Grundstücken oder zu einem diesen Grundstücken dienenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs verwendet werden darf.

² Die Fondsmittel sind jeweils einzusetzen, sobald die Umstände es erlauben.

³ Gemeinden, die einen Fonds bilden, sind verpflichtet, eine Parkraumplanung durchzuführen und laufend den Verhältnissen anzupassen.

⁴ Andere Gemeinwesen und öffentliche Verkehrsaufgaben erfüllende Unternehmungen können von der Gemeinde Beiträge aus deren Fonds verlangen, wenn sie Parkraum schaffen, der sonst von der Gemeinde bereitgestellt werden müsste.

Ergänzend zu § 247 PBG gelten die vorgesehenen Erweiterungen für die Verwendung der Fondsmittel gemäss Vernehmlassungsentwurf (E-PBG) 2009.

IV. Ersatzabgabe und Ersatzabgabefonds

Art. 16

Pflicht und Höhe
Ersatzabgabe

¹ Der Stadtrat erlässt Richtlinien für die Bemessung der Ersatzabgaben.

² Für autoarme Nutzungen gemäss Art. 8 entfällt die Ersatzabgabepflicht.

Art. 17

Rückforderungen

Kann und darf der Grundeigentümer nach Zahlung der Ersatzabgabe die minimal erforderliche Anzahl Parkplätze ganz oder teilweise beschaffen, so kann er die seinerzeit geleisteten Ersatzabgaben entsprechend dem Anteil der erstellten Parkplätze innert 10 Jahren nach rechtskräftiger Festsetzung zinslos zurückfordern.

Art. 18

Äufnung Abgabefonds

Die Mittel des Ersatzabgabefonds sind gemäss § 247 PBG zu verwenden. Der Ersatzabgabefonds wird geäuft durch

- a) die Ersatzabgaben
- b) allfällige Betriebsüberschüsse der mit Fondsmitteln erstellten Parkplätze
- c) allfällige Erträge des Fonds
- d) allfällige Abgaben aus Fahrtenmodellen
- e) allfällige Einlagen der Stadt.

Art. 19

Zuständigkeit

¹ Im Rahmen der in der Gemeindeordnung vorgeschriebenen Zuständigkeit entscheiden der Stadtrat, der Grosse Gemeinderat oder das Volk über die Verwendung der Fondsmittel.

² Die Verwaltung des Fonds erfolgt durch das Finanzamt der Stadt. Die Anträge auf Verwendung der Fondsmittel stellt die Vorsteherin / der Vorsteher des Baudepartements gestützt auf den Parkraumplan. Bei Verwendung der Fondsmittel zugunsten des öffentlichen Verkehrs wird der Antrag im Einvernehmen mit der Vorsteherin oder dem Vorsteher des Departements der Technischen Betriebe gestellt.

~~Schaffung von Gemeinschaftsanlagen und öffentlichen Parkplätzen~~
~~Investitionen für den Ausbau und die Aufwertung des öffentlichen und privaten Verkehrs~~
~~Finanzierung von Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs einschliesslich Aufwertung des öffentlichen Raums.~~

Analoge Bestimmungen sind im E-PBG und der E-PPVO vorgesehen. Von der Bewirtschaftungspflicht sind sowohl neue als auch bestehende Bauten und Anlagen betroffen. Die Bewirtschaftung kann sowohl monetäre Regelungen als auch nicht monetäre Benutzungseinschränkungen (z.B. zeitliche Beschränkungen mittels blauen Zonen, weisse Zone mit Zeitangabe oder Beschränkung der Benutzerart) beinhalten.

Als öffentlich zugängliche Parkplätze gelten Parkplätze auf öffentlichem Grund sowie allgemein zugängliche öffentliche und private Kunden- und Besucherparkplätze von Einkaufszentren, Fachmärkten, Gastrobetrieben, Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Spitälern, Sportanlagen, Museen, Heimen, Verwaltungen.

Nicht als öffentlich zugängliche Parkplätze gelten private Parkplätze für Bewohner/innen, ihre Besucher/innen, für Beschäftigte sowie für Kunden/Kundinnen von Gewerbe- und Industriebetrieben.

Als minimale Bagatellgrenze sind 10 Parkplätze pro Parkierungsanlage vorgesehen, wobei verschiedene Parkierungsanlagen, die derselben Nutzung dienen oder einen baulichen oder betrieblichen Zusammenhang (z.B. gemeinsame Zufahrt) aufweisen, gemeinsam betrachtet werden. Der Stadtrat kann diese Bagatellgrenze gebietsweise erhöhen oder besondere Nutzungen und Gebiete in begründeten Fällen aus der Bewirtschaftungspflicht entlassen (z.B. Nutzungen, die ausschliesslich ausserhalb der Hauptverkehrszeiten Verkehr erzeugen).

V. Parkraumplanung

Art. 20

Parkraumplanung

¹ Der Stadtrat erstellt zur Umsetzung der verkehrlichen Ziele im städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK 2010) und im kommunalen Richtplan einen Parkraumplan. Er überarbeitet ihn periodisch und bringt ihn dem Grossen Gemeinderat zur Kenntnis.

² Der Parkraumplan bezeichnet mindestens Lage, Grösse, Bewirtschaftung und vorgesehenen Realisierungszeitpunkt öffentlich zugänglicher Parkierungsanlagen sowie die dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs dienenden Massnahmen zu Lasten des Ersatzabgabefonds.

Art. 21

Bewirtschaftung

¹ Öffentlich zugängliche Parkplätze sind lenkungswirksam zu bewirtschaften. Als öffentlich zugängliche Parkplätze gelten Parkplätze auf öffentlichem Grund sowie allgemein zugängliche Kunden- und Besucherparkplätze von Einkaufs-, Gastronomie- und Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen.

² Für die Bewirtschaftungspflicht gilt eine Bagatellgrenze von 10 Parkplätzen pro Parkierungsanlage. Der Stadtrat kann gebietsweise höhere Bagatellgrenzen festlegen und in begründeten Fällen einzelne Nutzungen und Gebiete aus der Bewirtschaftungspflicht entlassen.

³ Die Bagatellgrenze gemäss Abs. 2 gilt nicht für Parkplätze auf öffentlichem Grund.

Die Einführung der Bewirtschaftungspflicht für öffentlich zugängliche Parkplätze auch ausserhalb des öffentlichen Grundes erfordert eine Überarbeitung und Ergänzung der "Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund" vom 24. Januar 2005..

Unter Erschliessungsqualität versteht man die Güte der Erreichbarkeit von Teilgebieten mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Fuss- und Veloverkehr (z.B. durch wesentliche Änderungen des ÖV-Angebotes oder der Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen mit dem Fuss- und Veloverkehr). Die Ermittlung der Erschliessungsqualität stützt sich auf die Methode und Kriterien der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen oder entsprechende Nachfolgeregelungen.

³ Der Stadtrat erarbeitet, abgestimmt auf den Parkraumplan, ein Parkraumbewirtschaftungskonzept für öffentlich zugängliche Parkieranlagen.

⁴ Für das gebührenpflichtige Parkieren auf allen Arten von öffentlich zugänglichen Parkplätzen erlässt der Grosse Gemeinderat eine separate Verordnung.

VI. Schlussbestimmungen

Art. 22

Ergeben sich durch bauliche oder betriebliche Massnahmen erhebliche Veränderungen der Erschliessungsqualität, passt der Stadtrat den Plan der Reduktionsgebiete entsprechend an.

Anpassung Reduktionsgebiete bei erheblichen Veränderungen des öV-Angebots

Art. 23

¹ Diese Verordnung ersetzt die Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze vom 27. Oktober 1986.

² Die Verordnung tritt am Tage nach der öffentlichen Bekanntmachung der kantonalen Genehmigung in Kraft.

Aufhebung bisherigen Rechts und Inkrafttreten

Winterthur,

Im Namen des Grossen Gemeinderates
Die Präsidentin:

Der Ratssekretär:

Plan der Reduktionsgebiete

gemäss Art. 4 Parkplatzverordnung Winterthur PPVO-W
Stand: 16. September 2013

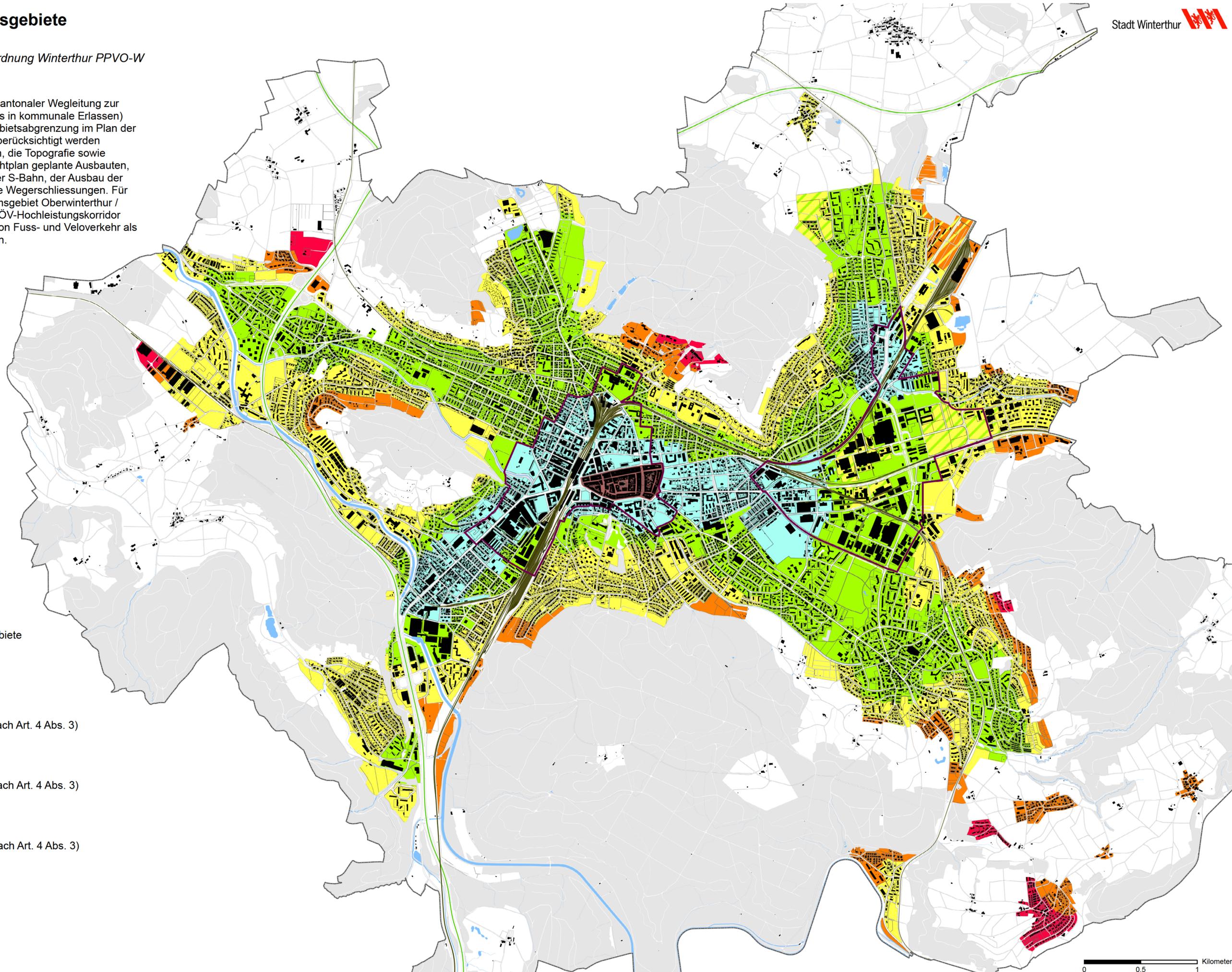
Die ÖV-Güteklassen (gemäss kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen) bilden die Grundlage für die Gebietsabgrenzung im Plan der Reduktionsgebiete. Zusätzlich berücksichtigt werden zonenrechtliche Gegebenheiten, die Topografie sowie beschlossene oder gemäss Richtplan geplante Ausbauten, wie z.B. die 4. Teilergänzung der S-Bahn, der Ausbau der städtischen Buslinien und lokale Wegerschliessungen. Für die Höhereinstufung im Zentrumsgebiet Oberwinterthur / Grütze gelten der vorgesehene ÖV-Hochleistungskorridor sowie die bessere Anbindung von Fuss- und Veloverkehr als Erschliessungsvoraussetzungen.

Zentrumsgebiete

-  Altstadt
-  Kantonale Zentrumsgebiete

Reduktionsgebiete

-  A
-  A (Übergangslösung nach Art. 4 Abs. 3)
-  B
-  B (Übergangslösung nach Art. 4 Abs. 3)
-  C
-  C (Übergangslösung nach Art. 4 Abs. 3)
-  D
-  E



Erläuterungsbericht zur Verordnung über Fahrzeugabstellplätze

Gemäss Art. 47 RPV und § 7 PBG

Projektgruppe:

Peter Baki, Raum und Verkehr, Amt für Städtebau
Angelique Daniel, Fachstelle Umwelt, Umwelt- und Gesundheitsschutz
Alois Keel, Rechtsdienst, Baupolizeiamt
Rolf Meier, Verkehrslenkung, Stadtpolizei
Raffael Noesberger, Raum und Verkehr, Amt für Städtebau
Nicolas Perrez, Raum und Verkehr, Amt für Städtebau (Projektleitung)
Fritz Zollinger, Stadtentwicklung

Projektsteuerung:

Arbeitsgruppe Verkehrsräume der Stadt Winterthur:
Michael Hauser, Stadtbaumeister, Leiter Amt für Städtebau
Beat Kammermann, Leiter Verkehrssteuerung, Stadtpolizei
Thomas Nideröst, Direktor Stadtbuss
Pearl Pedergnana, Stadträtin, Vorsteherin Departement Bau
Dr. Fridolin Störi, Bausekretär, Leiter Baupolizei

Plangrundlagen:

Markus Baumann, Fachstelle Geoinformation, Vermessungsamt
Dominik Ramp, Raum und Verkehr, Amt für Städtebau

Auftragnehmerin:

PLANAR, AG für Raumentwicklung, Rigistrasse 9, 8006 Zürich
Bruno Hoesli, PLANAR
Gabi Kerschbaumer, PLANAR
Vanessa Studer, PLANAR

Auftraggeberin:

Amt für Städtebau, Technikumstrasse 81, 8002 Winterthur

Verwendete Abkürzungen:

LV: Langsamverkehr
MIV: motorisierter Individualverkehr
MPL: Massnahmenplan Luftreinhaltung
ÖV: öffentlicher Verkehr
PBG: Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich
PP: Parkplätze
PPVO-W: Verordnung über Fahrzeugabstellplätze Stadt Winterthur
DA 2011: Dienstanweisung des Stadtrates betreffend Parkplatzberechnung im Baubewilligungsverfahren (2. Feb. 2011)
sGVK: städtisches Gesamtverkehrskonzept
SVN: Stark verkehrserzeugende Nutzungen
UVP: Umweltverträglichkeitsprüfung
VP: Veloabstellplätze
kantonale Wegleitung: Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen (1997)

Inhaltsverzeichnis

1	Das Wichtigste in Kürze	1
1.1	Zusammenfassung	1
	Die wichtigsten Regelungspunkte	2
	Was bringt die PPVO-W den Grundeigentümer/innen und Investoren/Investorinnen?	3
2	Ausgangslage und Ziele der Revision	4
2.1	Einleitung	4
2.2	Motion betreffend Revision der kommunalen Parkplatz-Verordnung	5
2.3	Parkplatzverordnung als Teil der ganzen Verkehrspolitik	6
2.3.1	Zielsetzung der städtischen Verkehrspolitik	6
2.3.2	Kommunaler Richtplangentext, Teil Verkehr	6
2.3.3	Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)	7
2.3.4	Wechselwirkung der Verkehrsmassnahmen (Push- und Pull-Prinzip)	10
2.3.5	Massnahmenplan Luftreinhaltung	11
3	Die rechtliche Basis der Parkplatzverordnung	12
3.1	Gesetzliche Grundlagen	12
3.2	Verhältnis zu bestehendem Recht und neue Regelungen	12
3.3	Unterschiede zwischen der Dienstanweisung 2011 und der PPVO-W	13
3.4	Veraltete nicht mehr anwendbare Verordnung von 1986	15
3.5	Kantonale Wegleitung und Dienstanweisung als Übergangslösung	16
3.6	Kantonale Parkierungsregelung noch in weiter Ferne	16
3.7	Besitzstandsgarantie (Bestandesgarantie)	17
4	Die Parkplatzverordnung im Detail erläutert	19
4.1	Regelungsinhalt (Art. 1)	19
4.2	Zahl der Abstellplätze	19
4.1.1	Abstellplätze für Personenwagen (Art. 2 – 9)	19
4.1.2	Spielraum für Sonderfälle (Art. 6)	23
4.1.3	Mobilitätskonzepte, autoarme Nutzungen und Fahrtenmodelle	24
4.1.4	Autoarme Nutzungen	25
4.2	Abstellplätze für Motorräder und leichte Zweiräder	25
4.3	Anordnung, Gestaltung und Sicherstellung der Abstellplätze	26
4.4	Ersatzabgabe und Ersatzabgabefonds	27
4.5	Parkraumplanung	27
4.6	Schlussbestimmungen	28
4.7	Zuständigkeiten und Vollzug	28
5	Öffentliche Mitwirkung	29
5.1	Einleitung	29
5.2	Vorprüfung des Kantons	30
5.3	Positionen aus der öffentlichen Mitwirkung	31

5.4	Berücksichtigte Einwendungen und sonstige Anpassungen	32
2.1	Nicht berücksichtigte Einwendungen	34
6	Berechnungsbeispiele zur PPVO-W	35
7	Statistische Grundlagen	43
8	Grundlagenverzeichnis	46
	Anhang 1: Richtlinie für Mobilitätskonzepte	47
	Anhang 2: Richtlinie für Fahrtenmodelle	50

1 Das Wichtigste in Kürze

1.1 Zusammenfassung

Der Grosse Gemeinderat und der Bezirksrat verlangten vom Stadtrat, die Revision der Abstellplatzverordnung aus dem Jahr 1986 unverzüglich in die Wege zu leiten. Die nun vorliegende neue Parkplatzverordnung (PPVO-W) ist integraler Teil des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK) und trägt den gültigen gesetzlichen Bestimmungen auf Kantons- und Bundesebene (Planungs- und Baugesetz, kantonale Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, Umweltschutzgesetz) Rechnung.

Der Stadtrat führt damit die seit Jahren geltende Übergangsregelung (Dienstansweisung 2011 des Stadtrates und kantonale „Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen“), die sich bewährt hat, auf eine rechtsgültige Basis. Damit schafft er Rechtssicherheit und Transparenz, etwa bei der Parkplatzzahl-Berechnung im Rahmen des ordentlichen Baubewilligungsverfahrens. Die wesentlichen Bestimmungen bleiben gegenüber der heutigen Bewilligungspraxis praktisch unverändert. Für Betriebe mit Schichtwechsel und mit Betriebsfahrzeugen wird der Spielraum für zusätzliche Parkplätze klarer definiert. Auch die Zahl der Abstellplätze für Velos und Motorräder wird geregelt.

Die PPVO-W bringt aber auch Neuerungen in Richtung einer gelenkten Verkehrsentwicklung, insbesondere schafft sie die gesetzliche Grundlage für eine flächendeckende Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkplätze von Einkaufs-, Gastronomie- und Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen. Im kantonalen Zentrumsgebiet Stadtmitte erfolgt eine stärkere Beschränkung der Parkplatzzahl für die Benutzerkategorien «Bewohner/innen» und «Beschäftigte» und im kantonalen Zentrumsgebiet Oberwinterthur/Grüze für «Bewohner/innen». Im Weiteren ermöglicht die PPVO-W die Anwendung von innovativen Neuerungen wie Fahrtenmodellen, Mobilitätskonzepten und autoarmen Nutzungen und lässt dadurch Investorinnen und Investoren grössere Flexibilität bei der Entwicklung ihrer Areale zu unter gleichzeitiger Abstimmung des induzierten Verkehrs auf die vorhandene Strassenkapazität.

Der Stadtrat strebt eine für die Grossstadt Winterthur nachhaltige Verkehrspolitik an. Mit dem sGVK verfügt die Stadt Winterthur über ein Gesamtpaket von Massnahmen mit denen ein langfristig funktionierendes Verkehrssystem gewährleistet werden kann. Die PPVO-W ist eine dieser Massnahmen. Die städtische Verkehrspolitik bezweckt, das ganze Verkehrssystem trotz steigender Verkehrsnachfrage funktionsfähig zu erhalten, so dass all jene, die darauf angewiesen sind, auch während der Hauptverkehrszeiten zirkulieren können.

Bei der Überarbeitung der PPVO-W aufgrund des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens im Sommer 2012 wurden verschiedene Einwendungen berücksichtigt (u.a. Präzisierungen bei Sonderregelung in Bezug auf Schichtwechsel und bei der Bewirtschaftungspflicht von öffentlich zugänglichen Parkplätzen mit Festlegung einer Bagatellgrenze, Anpassung der Mindestgrenze für Mobilitätskonzepte sowie einzelnen Anpassungen im Plan der Reduktionsgebiete). Die übergeordneten

Zielsetzungen im sGVK, im kommunalen Richtplan und im Massnahmenplan Luftreinhaltung 2010 stehen im Einklang mit der überarbeiteten PPVO-W.

Die wichtigsten Regelungspunkte

Was regelt die PPVO-W und was nicht?	<p>Mit der neuen Parkplatzverordnung werden die nutzungsbezogenen privaten und öffentlichen Fahrzeug- und Veloabstellplätze geregelt (z.B. Wohnen, Restaurants, Büros, Gewerbe, Industrie, Einkaufs- und Freizeitnutzungen). Nicht tangiert von der PPVO-W sind Parkplätze auf öffentlichem Grund (z.B. blaue Zone in Quartieren, Strassenparkplätze, öffentliche Parkhäuser).</p>
Bemessungsart und Spielraum	<p>Abstellplätze für Personenwagen</p> <p>Die Anzahl der minimal erforderlichen (Pflichtbedarf) und maximal zulässigen Fahrzeugabstellplätze wird bestimmt. Dabei wird unterschieden zwischen verschiedenen Nutzungsweisen (z.B. Wohnen, Dienstleistung, Gastbetriebe, etc.) und Benutzerkategorien (Bewohner/innen / Beschäftigte, Besucher/innen / Kunden /Kundinnen).</p>
Spezielle örtliche Verhältnisse	<p>Für spezielle örtliche Verhältnisse wie beispielsweise bei Überlastungen auf dem übergeordneten und lokalen Strassennetz und in lufthygienischen Sanierungsgebieten können Reduktionen des massgeblichen Bedarfs vorgenommen werden. In Winterthur werden spezielle örtliche Verhältnisse geltend gemacht und entsprechende Regelungen für unterschiedliche Benutzerkategorien getroffen.</p>
Sonderregelungen	<p>Für Schutzobjekte, Schichtbetriebe, Fahrzeuge für Betriebszwecke, autoarme Nutzungen und institutionelles Car-Sharing gelten Ausnahmeregelungen. Zudem werden für besondere Nutzungen mit erheblichem Verkehrsaufkommen Mobilitätskonzepte und Fahrtenmodelle vorgesehen.</p>
Regelung für Zweiräder	<p>Abstellplätze für Motorräder und Velos</p> <p>Für Motorräder und Velos wird die minimal erforderliche Anzahl Abstellplätze (ohne Maximalwerte) festgelegt.</p>
Mindestanforderungen	<p>Anordnung, Gestaltung und Sicherstellung der Abstellplätze</p> <p>Die Anforderungen an die Lage (Grundstück, unterirdische PP, etc.), die Gestaltung (Freihaltung Dauerparkierung, Elektroanschlüsse, etc.) sowie die Gewährleistung der Realisierung (grundbuchrechtliche Sicherung) werden geregelt.</p>
Erhebung und Verwendung	<p>Ersatzabgabe und Ersatzabgabefonds</p> <p>Gemäss PBG ist von der Bauherrschaft eine Ersatzabgabe zu leisten, falls die minimal erforderlichen Fahrzeugabstellplätze nicht realisiert werden können. In einem solchen Fall wird ein Ersatzabgabefonds geüfnet. Die Bestimmungen bilden die Rechtsgrundlage für die Festlegung der Höhe der Ersatzabgabe, den Erhebungszeitpunkt, die Fondsäufnung, die Mittelverwendung sowie die Fondsverwaltung.</p>
Parkraumplanung für öffentlich zugängliche Parkplätze	<p>Parkraumplanung und -bewirtschaftung</p> <p>Die Regelungen verpflichten zur Erarbeitung eines Parkraumplanes und zur lenkungswirksamen Bewirtschaftung (Parkgebühren, zeitliche Beschränkung und/oder Einschränkung in der Benutzerart) der öffentlich zugänglichen Parkplätze. Der Parkraumplan bezeichnet mindestens Lage, Grösse, Bewirtschaftung und vorge-</p>

sehenen Realisierungszeitpunkt öffentlich zugänglicher Parkieranlagen sowie die dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs dienenden Massnahmen zu Lasten des Ersatzabgabefonds. Öffentlich zugängliche Parkplätze sind: Parkplätze auf öffentlichem Grund sowie allgemein Kunden- und Besucherparkplätze bei Einkaufs-, Gastronomie-, Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen. Die Gebührenverordnung für die Bewirtschaftung muss in einer separaten Verordnung durch den Grossen Gemeinderat erlassen werden.

Schlussbestimmungen

Änderungsmodalitäten

Die Schlussbestimmungen enthalten Modalitäten für die Anpassung des Plans der Reduktionsgebiete, wenn sich die Erreichbarkeiten oder die planerischen Rahmenbedingungen von Teilgebieten ändern, und sie regeln das Inkrafttreten der Verordnung.

Was bringt die PPVO-W den Grundeigentümer/innen und Investoren/Investorinnen?

Aus Sicht der Grundeigentümer/innen und Investoren/Investorinnen bringt die Verordnung folgende direkten Vorteile:

- Rechtsicherheit.
- Im Rahmen der Minimal- und Maximalvorschrift kann die Bauherrschaft die zu erstellende Anzahl Autoabstellplätze selber bestimmen. Dies verschafft ihnen eine Flexibilität. Gemäss heutiger Praxis sind die Minimal- und Maximalwerte oft identisch.
- Das Fahrtenmodell ermöglicht individuelle und flexible Lösungen, mit denen die übergeordnete Strassenkapazität und die Interessen der Bauherrschaft berücksichtigt werden können.
- Mit den Sonderregelungen für Schichtbetriebe und Betriebsfahrzeuge werden spezifische Anliegen berücksichtigt.
- Autoarme Nutzungen werden gefördert, da nicht vermietbare Parkplätze, insbesondere in Tiefgaragen nur Kosten verursachen.
- Bei Car-Sharing kann der Minimalwert unterschritten werden.
- Mit der Bewirtschaftungspflicht für öffentlich zugängliche Parkplätze (das sind Parkplätze auf öffentlichem Grund sowie allgemeine Parkplätze für Kundinnen und Kunden und Besucher/innen bei Einkaufs-, Gastronomie-, Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen) werden „gleich lange Spiesse“ für alle geschaffen. Heute wird in der Regel eine Bewirtschaftungspflicht nur bei Sondernutzungsplanungen (z.B. bei Gestaltungsplänen) oder bei UVP-pflichtigen Bauvorhaben umgesetzt. Dies führt aber zu einer Ungleichbehandlung grosser und kleiner Areale. Dies kann kleinräumig und grossräumig zu einer Verlagerung der Kundschaft führen. Unter Bewirtschaftungspflicht versteht man Parkgebühren, zeitliche Beschränkung und/oder Einschränkung in der Benutzerart (z.B. keine Pendler/innen).

2 Ausgangslage und Ziele der Revision

2.1 Einleitung

Am 12. Dezember 2011 wurde vom Grossen Gemeinderat eine erheblich erklärte Motion überwiesen, welche den Stadtrat auffordert, eine revidierte Parkplatzverordnung auszuarbeiten und zum Beschluss dem Grossen Gemeinderat vorzulegen.

Mit der neuen Parkplatzverordnung Winterthur (PPVO-W) soll die Dienstanweisung des Stadtrates „betreffend Berechnung Parkplatzbedarf im Baubewilligungsverfahren“ vom 2. Feb. 2011 in eine Verordnung gemäss §§ 242ff PBG überführt werden.

Damit wird eine einheitliche, klare und durchs Parlament beschlossene Rechtsgrundlage für die Parkierung auf Stadtgebiet bezweckt, welche den aktuellen verkehrlichen und lufthygienischen Herausforderungen gerecht wird. Gleichzeitig können mit der Revision der Parkplatzverordnung entsprechende Grundlagen für aktuelle Planungen insbesondere in der Planungszone Neuhegi-Grüze geschaffen werden.

Die Notwendigkeit der Revision wurde bereits in verschiedenen strategischen Planungsinstrumenten wie dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK), dem kommunalen Richtplanteil, Teil Verkehr (Gegenvorschlag zur Städteinitiative) sowie dem städtischen Massnahmenplan Luftreinhaltung (MPL) erkannt. Mit der Revision soll ein wichtiger Beitrag zur Umsetzung der dort formulierten zentralen verkehrspolitischen Anliegen geleistet werden. Der kommunale Richtplanteil, Teil Verkehr und das sGVK verlangen, dass die künftige Verkehrszunahme in Winterthur in erster Linie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) sowie dem Langsamverkehr (LV) bewältigt wird.

Die Planung und Bewirtschaftung des Parkraums ist gemäss sGVK und dem kommunalen Richtplanteil, Teil Verkehr, ein entscheidender Faktor bei der Verkehrserzeugung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Der Parkraum kann u.a. über Tarife, Menge und Lage gesteuert werden. Die bestehende ÖV-Erschliessungsqualität und die Konflikte aufgrund von Kapazitätsengpässen auf dem Strassennetz¹ werden im Rahmen der aktuellen Planungs- und Bewilligungspraxis noch zu wenig konsequent mitberücksichtigt. Besonders dringlich sind Regelungen zu Verkehr und Parkierung in den urbanen Zentren Stadtmitte und Oberwinterthur-Neuhegi-Grüze.

¹ Winterthur führt auf den innerstädtischen Strassen umfangreiche Verkehrszählungen durch, die im jährlichen Verkehrsbericht der Stadt Winterthur veröffentlicht werden.

2.2 Motion betreffend Revision der kommunalen Parkplatz-Verordnung

Am 24. Januar 2011 reichten die Gemeinderäte Reto Diener (namens der Grüne / AL-Fraktion), Christian Ulrich (namens der SP-Fraktion), Beat Meier (namens der GLP-Fraktion), sowie Gemeinderätin Lilian Banholzer (namens der EVP/EDU-Fraktion) mit 28 Mitunterzeichnenden, die folgende Motion ein, welche vom Grossen Gemeinderat am 12. Dezember, 2011 an den Stadtrat überwiesen und erheblich erklärt wurde:

„Der Stadtrat wird aufgefordert, dem Grossen Gemeinderat eine revidierte Parkplatz-Verordnung (PP-VO) zum Beschluss vorzulegen.

Begründung:

Mit der zunehmenden Mobilität und der damit verbundenen Probleme insbesondere in den Stadtzentren ist es wichtig, die Steuerungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand beim Parkierungsangebot zu aktualisieren. Das neue städtische Gesamtverkehrskonzept sowie das geplante Energiekonzept 2050 ergeben den Rahmen sowie die übergeordneten Ziele für die anzustrebende Revision.

Die gültige Abstellplatz-Verordnung stammt aus dem Jahre 1986. Die heute übliche Regelung, dass der Bedarf je nach Qualität der ÖV-Erschliessung vermindert wird, ist darin nur sehr rudimentär enthalten: Art. 3 enthält eine allgemeine Formulierung ohne quantitative Angaben; Art. 4 sieht eine Reduktion auf 25 % in der Altstadt und auf 50 % in den übrigen Kernzonen vor.

Diese Verordnung wird in der Stadt Winterthur seit langer Zeit nicht mehr verwendet. Seit 1997 besteht die kantonale Wegleitung, die meistens angewendet wird, deren rechtlicher Status unklar und deren Zukunft ungewiss ist. Es besteht zudem eine erheblich erklärte Motion aus dem Jahre 1987, welche die Revision der Parkplatz-Verordnung fordert.

Die Situation mit einer veralteten Verordnung und einer fast so alten Wegleitung ist in der heutigen dynamischen Situation unserer Stadt unbefriedigend. Die Stadt Zürich hat ihre PP-VO kürzlich revidiert. Auch in Winterthur wäre dieser Schritt überfällig.

Die Aufnahme folgender Themenkreise in die neue Parkplatz-Verordnung ist zu prüfen:

- *ÖV-Erschliessung: Die Regelung der kantonalen Wegleitung mit den Güteklassen A bis D hat sich im Grossen und Ganzen bewährt. Für die Zentren von Grossstädten mit exzellenter ÖV-Erschliessung ist eine zusätzliche Güteklasse ins Auge zu fassen.*
- *Regelungen zum Bedarf von Veloparkplätzen.*
- *Ersatzabgaben: Festlegungen der Voraussetzungen für deren Reduktion (z.B. bei autofreien Siedlungen).*
- *Bestimmungen für die Verwendung der Gelder.*
- *Rechtsgrundlagen für Fahrtenmodelle.*
- *Festlegungen zur Bewirtschaftung von Parkieranlagen.“*

Innert anderthalb Jahren hätte der Stadtrat eine neue Verordnung ausarbeiten und dem Grossen Gemeinderat vorlegen müssen. Aufgrund der sehr kontroversen Reaktionen in der öffentlichen Vernehmlassung wollte der Stadtrat mit den beteiligten Verbänden und politischen Parteien in einen Dialogprozess treten. Der Grosse Gemeinderat hat die dazu notwendige Fristerstreckung am 17. Juni 2013 abgelehnt. Die Frist der Motion ist am 12. Juni 2013 abgelaufen.

2.3 Parkplatzverordnung als Teil der ganzen Verkehrspolitik

2.3.1 Zielsetzung der städtischen Verkehrspolitik

Ein funktionierendes Verkehrssystem ist das Rückgrat einer Stadt. Gewerbetreibende, Bewohnerinnen und Bewohner wie auch Besucherinnen und Besucher und Beschäftigte sind darauf angewiesen. Die Winterthurer Verkehrspolitik bezweckt, das ganze Verkehrssystem trotz steigendem Verkehrsaufkommen funktionsfähig zu erhalten, so dass all jene, die darauf angewiesen sind, auch während der Hauptverkehrszeiten zirkulieren können.

Ohne gezielte Einflussnahme in die Verkehrsentwicklung ist aufgrund des steigenden Mobilitätsbedürfnisses die langfristige Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes in Frage gestellt. Folgen dieses ungesteuerten Wachstums wären unter anderem:

- Mehr und längere Rückstaus an Knoten (= mehr Wartezeiten)
- Gewerbeverkehr wird blockiert: Ausfahrt aus neuralgischen Gebieten bzw. Arealen nur noch unter erschwerten Bedingungen möglich, lange und unberechenbare Wartezeiten
- Attraktivität der Zugänglichkeit für Besucher/innen und Kunden/innen wird stark vermindert
- Verminderung der Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner wegen potenziellem Ausweichverkehr in die Wohnquartiere
- Stadtbus: Grosse zusätzliche Verlustzeiten und Fahrplaninstabilitäten machen zusätzliche Kurse notwendig (Kosten/Kurs > 0.5 Mio. Fr./Jahr). Attraktivität des ÖVs nimmt ab und MIV-Fahrten nehmen eher zu
- Wirtschaftlichkeit der Unternehmen und Attraktivität der Stadt würde wegen den überlasteten Strassen beeinträchtigt.

2.3.2 Kommunalen Richtplante, Teil Verkehr

Gegenvorschlag zur Städteinitiative

Der Grosse Gemeinderat hat am 9. März 2011 die Ergänzung des kommunalen Richtplante, Teil Verkehr als Gegenvorschlag zur kommunalen Volksinitiative «zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur» («Städteinitiative») verabschiedet. Die darin verankerten Leitlinien wurden aus der «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität» entnommen, die von Winterthur und 50 weiteren Schweizer Städten unterzeichnet worden ist. Zusätzlich wurde als quantitative Zielvorgabe vorgesehen, dass der Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs am Ziel-, Quell- und Binnenverkehr bis im Jahr 2025 mindestens um 8-Prozentpunkte gegenüber 2005 zu erhöhen ist.

Von Bedeutung für die PPVO-W sind insbesondere folgende Abschnitte, wovon der letzte den expliziten Auftrag zur Parkraumsteuerung über die Bewirtschaftung und die Menge enthält:

Leitlinien der Verkehrspolitik

¹ Die Stadt Winterthur schützt die Bevölkerung und die Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs und fördert eine nachhaltige städtische Mobilität.

² Der Anteil des öffentlichen Verkehrs, Fuss- und Veloverkehrs am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr der Stadt Winterthur wird bis 2025 gemäss den Vorgaben des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes, mindestens aber um 8 Prozentpunkte gegenüber 2005 erhöht.

Fuss- und Veloverkehr

- Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fussgänger- und Veloroutennetz.
- Private und öffentliche Abstellanlagen für Velos sind gut erreichbar und in genügender Zahl vorhanden.

(...)

Motorisierter Individualverkehr

- Die Verkehrsbelastung auf dem städtischen Hauptstrassennetz soll insgesamt nicht weiter zunehmen. Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt.

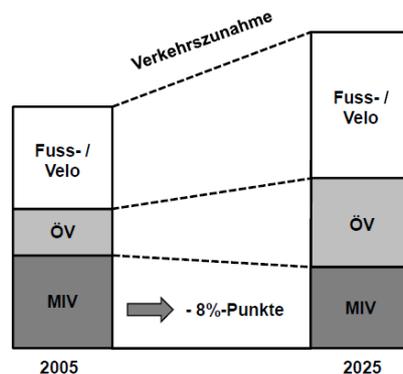
(...)

- Die Parkraumpolitik ist ein Schlüsselthema für die Verkehrserzeugung des motorisierten Individualverkehrs. Der Parkraum wird über die Bewirtschaftung und die Menge gesteuert. Im hochwertigen innerstädtischen Raum haben Parkhäuser Priorität, um den Strassenraum zu entlasten.

2.3.3 Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)

Mit dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (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 auch die Forderung des kommunalen Richtplans Verkehr auf, wonach der Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs am Ziel-, Quell- und Binnenverkehr bis im Jahr 2025 mindestens um 8-Prozent-Punkte gegenüber 2005 zu erhöhen ist. Faktisch bedeutet das, dass je nach Verkehrszunahme das heutige MIV-Verkehrsaufkommen bis 2025 nicht zunehmen darf oder sogar leicht abnehmen muss.

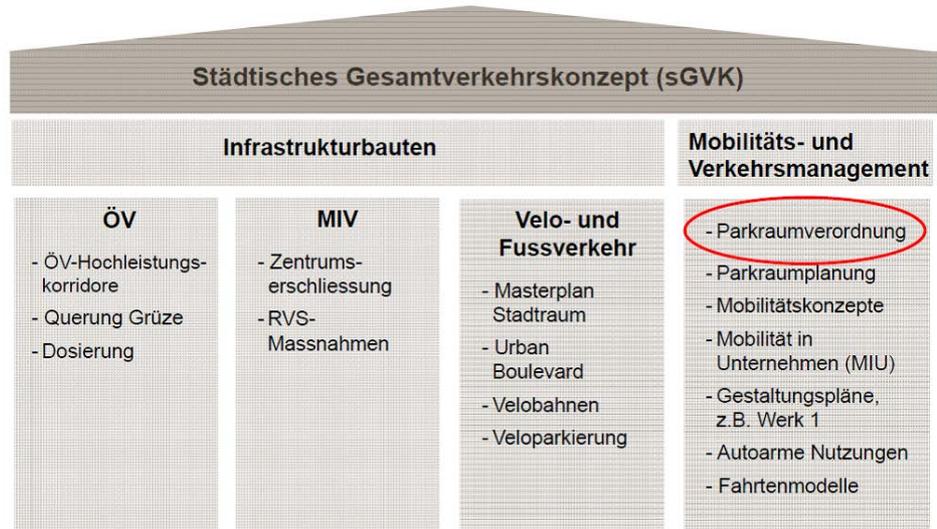
Abb. 1: Zielvorgabe Modalsplit 2030 gemäss sGVK ohne Zunahme MIV



Das sGVK wie auch die Forderung nach einer markanten Verlagerung zugunsten des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs wurde 2011 vom Grossen Gemeinderat beschlossen. Das sGVK wurde sogar einstimmig verabschiedet. Das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung (2. Generation), welche in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich erarbeitet wurde, hat die Inhalte des sGVK übernommen.

Die Parkplatzverordnung ist Teil des aufeinander abgestimmten Massnahmenbündels im sGVK, das sowohl Infrastrukturbauten wie auch Massnahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements enthält.

Abb. 2: Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK). Ein Bündel von in sich abgestimmten Verkehrsmassnahmen, um langfristig ein funktionierendes Verkehrssystem zu gewährleisten.



Unter der Annahme einer weiterhin starken Zunahme der Wohnbevölkerung von über 10% bis ins Jahr 2030 mit 15'000 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern und mehreren Tausend neuen Arbeitsplätzen formuliert das sGVK Massnahmen, um das Verkehrswachstum stadtvträglich und möglichst ohne Zunahme des MIV zu bewältigen. Es geht vom Grundsatz der Sicherstellung der Personkapazität statt der Fahrzeugkapazität aus, womit sich der Fokus auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr verlagert.

In Planungs- und Baubewilligungsverfahren sollen die bauliche Entwicklung und die Ansiedlung von neuen Nutzungen verstärkt auf die vorhandene und geplante ÖV-Erschliessung Bezug nehmen. Mit autoarmen Nutzungen, Fahrtenmodelle, Mobilitätskonzepten oder Förderung innovativer Ansätze in der Parkraumplanung und –bewirtschaftung können die Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilitätsformen entscheidend verbessert werden.

Die in der neuen Parkplatzverordnung enthaltenen Regelungen entsprechen dem Massnahmenblatt MIV 12 «Parkraumplanung und Parkraumbewirtschaftung» des sGVK:

Funktionsziele für die Parkraumplanung und –bewirtschaftung im Massnahmenblatt 12, sGVK	Berücksichtigung in der PPVO-W und in weiteren Instrumenten
Mehrverkehr mit ÖV und LV auffangen, neue Parkplätze dürfen das Strassennetz nicht zusätzlich belasten.	Insbesondere das Parkplatzangebot an Zielorten beeinflusst das Verkehrsaufkommen massgeblich. Daher ist eine Begrenzung der maximal zulässigen Parkplätze zielführend.
MIV-Zielverkehr reduzieren, keine Pendler in Innenstadt und Wohnquartieren.	In den Wohnquartieren kann mit maximal zulässigen PP-Zahlen ebenso eine gewisse Lenkung des Quellverkehrs erfolgen. Für die Altstadt gilt es die bisherige Regelung weiterzuführen: es dürfen keine Parkplätze erstellt werden.

Attraktivitätsverlust Altstadt vermeiden, Parkhäuser haben Priorität in Innenstadt.	Genügend Parkhäuser rund um die Altstadt sollen den PP-Bedarf decken. Dazu gehört auch das neue Parkhaus Teuchelweiher. Dieses Ziel ist Teil des politisch breit abgestützten Parkplatzkompromisses, der nicht Gegenstand der PPVO-W ist.
Lenkungswirksame Parkplatzbewirtschaftung.	In der PPVO-W wird der Grundstein für die PP-Bewirtschaftung gelegt. Der zu erstellende Parkraumplan bezeichnet die öffentlich zugänglichen PP, die lenkungswirksam bewirtschaftet werden müssen. Die Gebührenhöhe wird jedoch in einer separaten Gebührenordnung geregelt.

Im Massnahmenblatt 12 "Parkraumplanung und –bewirtschaftung" werden neben der Revision der Abstellplatzverordnung auch folgende Teilmassnahmen bezeichnet, die nicht direkt Gegenstand der PPVO-W sind:

- **Gebiete mit Parkraumbewirtschaftung/Harmonisierung Parkgebühren:**
Für die Zentrumsgebiete, Kernzonen und punktuell für grössere Parkieranlagen sind verbindliche und lenkungswirksame Tarife für öffentliche und private Anlagen festzulegen. In der PPVO-W wird im Art. 21 der Grundstein für die Bewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Parkplätzen auch auf privatem Grund gelegt. Darauf basierend kann die bestehende Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund vom 24. Januar 2005 revidiert werden.
- **Blaue Zone:**
Die heute in der Innenstadt und verschiedenen Wohnquartieren schon existierenden Blauen Zonen mit Parkkarten für Anwohner sollen flächendeckend in Wohnquartieren eingeführt werden. Dabei können Quartiere beruhigt und das Ausweichen von Pendlerverkehr in die Aussenquartiere vermieden werden.
- **Erweiterung Parkleitsystem:**
Neue und bestehende öffentlich zugängliche Parkieranlagen sollen konsequent ins Parkleitsystem integriert werden.
- **Standortoptimierung und Dimensionierung von grösseren, öffentlich zugänglichen Parkieranlagen:**
Neu zur Diskussion stehende Parkieranlagen resp. Erweiterungen müssen aufgrund ihrer Netzwirkung und potenziellen Nachfrage gemäss den Zielsetzungen des sGVK vertieft überprüft werden.
- Die räumliche Koordination und Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung (Pflicht, Tarife, blaue Zone etc.) sind Inhalt der Parkraumplanung gemäss Art. 20 der PPVO-W.

2.3.4 Wechselwirkung der Verkehrsmassnahmen (Push- und Pull-Prinzip)

Verschiedene Faktoren beeinflussen den Modalsplit des Gesamtverkehrs bzw. die Verkehrsmittelwahl. In Verkehrsfachkreisen ist weitgehend unbestritten, dass die Anzahl und die Bewirtschaftungsart der Parkplätze den Modalsplit des Gesamtverkehrs beeinflussen. Das Verkehrsaufkommen wird aber auch von den realisierten Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Verkauf, Gastronomie) und der räumlichen Verteilung geprägt. Das langfristig zentrale Instrument zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens ist die Raum- und Siedlungsplanung, wo auf kurze Wege und die Fokussierung der Siedlungsentwicklung um ÖV-Knoten zu achten ist.

Für die direkte Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl steht eine ganze Auswahl von Massnahmen zur Verfügung. Diese lassen sich in «Pull-Massnahmen» (insbesondere Verbesserung der Aufenthaltsqualität zur Förderung des Fussverkehrs, Schaffung durchgängiger, sicherer und schneller Velorouten mit angemessenen Abstellmöglichkeiten, Verbesserung des ÖV-Angebots) und «Push-Massnahmen» (Beschränkung des Parkraumangebots, Bewirtschaftung der vorhandenen Parkplätze, Dosierung der Verkehrsmenge) unterteilen. Alle bisherigen Erfahrungen im In- und Ausland zeigen, dass nur mit einem abgestimmten Gesamtpaket von Push- und Pull-Massnahmen eine spürbare Veränderung der Verkehrsmittelwahl erreicht werden kann.

Auch eine kürzlich erschienene verhaltensökonomische Studie bestätigt, dass eine Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl allein mit Angebotsverbesserungen (Förderung ÖV und Velo- und Fussverkehr) kaum erreicht werden kann. Denn die Erweiterung des ÖV-Angebots ist für den MIV-Kunden mit keinerlei Verlusten verbunden ist. Es braucht demnach eine Kombination von druck- und anreizbasierten Massnahmen. (Anmerkung: Der Stadtrat nimmt in der Interpellation, GGR-Nr. 2013/057 ausführlich Stellung zum Rundschreiben der Bundesämter BAFU und ARE bezüglich «Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsensitiven Einrichtungen» und den darin aufgeführten Studien (Schreiben vom April 2013). Die im sGVK entwickelte, ganzheitliche Verkehrslösung, die PPVO-W als Bestandteil davon, sieht der Stadtrat durch das Rundschreiben der Bundesämter nicht in Frage gestellt.)

Aus diesem Grund enthält das sGVK ein in sich abgestimmtes Massnahmenpaket in den Bereichen Infrastrukturbauten, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement. Mit den geplanten Angebotsverbesserungen (Pull-Massnahmen) wie zum Beispiel den ÖV-Hochleistungskorridoren, der Querung Grüze, den Velobahnen, der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze und den Projekten des Masterplans Stadtraum Bahnhof wird zusätzliche Kapazität für das Verkehrswachstum bereit gestellt und mit den Push-Massnahmen wie beispielsweise der Dosierung der Verkehrsmenge, der Festlegung der Parkplatzzahl sowie der Parkplatzbewirtschaftung wird auf die Verkehrsmittelwahl Einfluss genommen.

Die Parkplatzverordnung nimmt Einfluss auf die privaten, nutzungsbezogenen Parkplätze. Zudem schafft sie die gesetzliche Grundlage für eine Parkraumplanung, die eine lenkungswirksame Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze vorsieht. Im Weiteren ermöglicht sie die Anwendung von innovativen Neuerungen wie Fahrtenmodellen, Mobilitätskonzepten und autoarmen Nutzun-

gen. Diese geben Investorinnen und Investoren Handlungsspielraum in der Entwicklung ihrer Areale.

Die PPVO-W ist damit ein wichtiger und integraler Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik und im Gesamtpaket des sGVK gut eingebettet.

2.3.5 Massnahmenplan Luftreinhaltung

Das Stadtgebiet von Winterthur ist ein lufthygienisches Sanierungsgebiet. Die Immissionsgrenzwerte der Luftreinhalteverordnung (LRV) für Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub (PM₁₀) und Ozon (O₃) werden häufig überschritten. Mit einer Verlagerung des Modalsplits zugunsten des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs, werden auch weniger Verkehrsemissionen verursacht. Die Parkplatzpolitik und als Teil davon die Parkplatzverordnung leisten einen Beitrag zu dieser Zielsetzung. Der Stadtrat hat am 20. April 2011 den Massnahmenplan Luftreinhaltung 2010 festgelegt. Massnahme V4 verlangt die «Anpassung der kommunalen Parkierungsvorschriften» in Übereinstimmung mit den Zielen der Luftreinhaltung.

3 Die rechtliche Basis der Parkplatzverordnung

3.1 Gesetzliche Grundlagen

PPVO-W als Bestandteil der Nutzungsplanung

Die PPVO-W ist ein wesentlicher Bestandteil der kommunalen Nutzungsplanung. Mit der Regelung der für die einzelnen Grundstücke und deren Nutzung erforderlichen bzw. maximal zulässigen Parkplatzzahlen stellt sie die verkehrsmässige Erschliessung des Baugebiets durch ein den Kapazitäten des Strassennetzes angepasstes Volumen des motorisierten Individualverkehrs sicher. Sie leistet dadurch auch einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Winterthurer Luftqualität und zur langfristigen Sicherstellung eines funktionsfähigen Strassennetzes. Diese Zielsetzungen entsprechen dem kommunalen Richtplan Verkehr, dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) und dem Massnahmenplan Luftreinhaltung 2010.

Vorgaben im PBG

Das Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich gibt die wesentlichen Eckpfeiler der kommunalen Parkplatzverordnung vor. So definiert § 242 PBG die Kriterien für die Bemessung der Zahl der Parkplätze:

¹ Die Bau- und Zonenordnung legt die Zahl der Abstellplätze für Verkehrsmittel, insbesondere für Motorfahrzeuge, fest, die nach den örtlichen Verhältnissen, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks für Bewohner, Beschäftigte und Besucher erforderlich sind.

² Im Normalfall soll die Zahl der Abstellplätze so festgelegt werden, dass die Fahrzeuge der Benutzer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes aufgestellt werden können. Besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse, insbesondere des Verkehrs oder des Schutzes von Wohngebieten, Natur- und Heimatschutzobjekten, Luft und Gewässern, kann die Zahl der erforderlichen Plätze tiefer angesetzt und die Gesamtzahl begrenzt werden.

In den nachfolgenden Paragraphen des PBG sind die Erstellungspflicht (§ 243), die Lage und Gestaltung (§ 244), die Schaffung von Gemeinschaftsanlagen (§ 245), die Ersatzabgabe (§ 246) sowie die Verwendung der Fondsgelder aus der Ersatzabgabe und die Pflicht zur Parkraumplanung (§ 247) geregelt, auf die sich auch die PPVO-W abstützt.

Umweltschutzgesetz

Mit ihrem Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität stützt sich die PPVO-W auch auf das eidgenössische Umweltschutzgesetz (USG). Dabei massgebend sind Art. 11 (Emissionsbegrenzung an der Quelle und Vorsorgeprinzip), Art. 12 (Emissionsbegrenzung durch Verkehrsvorschriften) und Art. 44a (Massnahmenpläne bei Luftverunreinigungen) des USG.

3.2 Verhältnis zu bestehendem Recht und neue Regelungen

Dienstanweisung

Die PPVO-W übernimmt und präzisiert die Bestimmungen aus der städtischen Dienstanweisung betreffend Berechnung Parkplatzbedarf im Baubewilligungsverfahren vom 2. Februar 2011 (DA 2011). Dies gilt vor allem für:

- die Bedarfswerte (ausser innerhalb der kantonalen Zentrumsgebiete)
- maximale Parkplatzzahlen fürs Wohnen;
- Ausnahmen für Schichtbetrieb und Betriebsfahrzeuge;

	<ul style="list-style-type: none"> – Mobilitätskonzept; – autoarme Nutzungen.
Planungs- und Baugesetz (PBG)	<p>In Bezug auf das geltende übergeordnete Recht (PBG) wird insbesondere auf folgende Bestimmungen verwiesen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Gemeinschaftsanlagen; – Ersatzabgabe- und Ersatzabgabefonds.
Kantonale Wegleitung	<p>Auf der Basis der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen werden folgende Aspekte geregelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Begriffe "Grenzbedarf " und "massgeblicher Bedarf"; – Regelung massgeblicher Bedarf mit Berücksichtigung örtlicher Verhältnisse; – Regelung auf Grund von weiteren speziellen Verhältnissen; – Zahl Veloabstellplätze
Abstellplatzverordnung 1986	<p>Aus der bisherigen Abstellplatzverordnung von 1986 wird das Erstellungsverbot für Parkplätze im Gebiet der Altstadt übernommen. Die bisherigen Regelungen für die Zahl der Parkplätze für Behindertenfahrzeuge und für die Zahl der Veloabstellplätze wurden geändert.</p>
Neu berücksichtigte Anliegen	<p>Folgende Regelungen sind in den bestehenden kommunalen Regelungen noch nicht enthalten und werden aufgrund aktueller Bedürfnisse und Aufgabenstellungen in der Planung und im Baubewilligungsvollzug neu in die PPVO-W aufgenommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zusätzlich reduzierte Bedarfswerte innerhalb der kantonalen Zentrumsgebiete; – Zahl der Abstellplätze für Motorräder; – Anschlüsse für Ladevorrichtungen von Elektrofahrzeugen; – Anforderungen an Veloabstellplätze; – Regelungen zur Beschränkung der Fahrtenzahl (Fahrtenmodell); – Parkraumplanung- und –bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze.

3.3 Unterschiede zwischen der Dienstanweisung 2011 und der PPVO-W

Die DA 2011 und die kantonale Wegleitung bilden die inhaltliche Grundlage für die PPVO-W. Die wesentlichen Punkte werden übernommen. Auch einige der gegenüber der PPVO-W kritisch eingestellten Verbände und Organisationen haben in ihren Stellungnahmen die DA 2011 als bewährtes Instrument bezeichnet.

Die maximalen Reduktionswerte bleiben mit Ausnahme der kantonalen Zentrumsgebiete beinahe unverändert. In den kantonalen Zentrumsgebieten werden bei der Benutzerkategorie «Beschäftigte» (nur im Zentrumsgebiet Stadtmitte) und bei der Benutzerkategorie «Bewohner/innen» die Maximalwerte gegenüber der DA 2011 zusätzlich reduziert. Neu ist die Möglichkeit für die Einführung von Fahrtenmodellen. Zudem wird die gesetzliche Grundlage für eine Bewirtschaftungspflicht von öffentlich zugänglichen Parkplätzen geschaffen. Mobilitätskonzept, autoarme Nutzung, Sonderregelungen für Schichtbetrieb und Betriebsfahrzeuge werden im Wesentlichen aus der DA 2011 übernommen.

Im Detail sieht der Vergleich DA 2011 und PPVO-W wie folgt aus.

Das bleibt gegenüber der heutigen Praxis gleich:

Stichwort	Beschreibung
Massgeblicher Bedarf (Art. 3)	Identische Werte wie in der DA 2011 und kantonalen Wegleitung
Reduktionswerte (Art. 4)	<ul style="list-style-type: none"> - Gebiete A, B, C: Hier werden die maximalen Reduktionswerte für alle Benutzerkategorien beibehalten. - Zentrumsgebiet Stadtmitte: Die Reduktionswerte für die Benutzerkategorien «Besucher/innen und Kunden/innen» bleiben unverändert. - Zentrumsgebiet Oberwinterthur/Grüze: Die Reduktionswerte für die Benutzerkategorien «Beschäftigte» und «Besucher/innen und Kunden/innen» bleiben unverändert.
Sonderregelungen (Art. 6)	<ul style="list-style-type: none"> - Sonderregelung für Schichtbetriebe bleibt bestehen. - Sonderregelung für Betriebe mit Fahrzeugen für Betriebszwecke (Betriebsfahrzeuge) bleibt bestehen.
Mobilitätskonzepte (Art. 7)	Auch in der DA 2011 gab es die Möglichkeit Mobilitätskonzept zu verlangen. Neu wird eine Bagatellgrenze eingeführt und die Einsatzmöglichkeiten werden genauer umschrieben.
Autoarme Nutzungen (Art. 8)	Präzisierung zum Controlling (zur dauerhaften Sicherstellung des reduzierten Parkplatzbedarfs), sonst keine Änderung zur bisherigen Praxis.
Ermittlung der ÖV-Güteklassen	Die Methode und die Kriterien für die Berechnung werden grundsätzlich aus der kantonalen Wegleitung übernommen. Neu werden die ÖV-Güteklassen parzellengenau in einem Plan ausgewiesen.

Die wichtigsten Änderungen:

Stichworte	Beschreibung
Reduktionswerte (Ar. 4)	<p>Gebiete D und E: Für die Benutzerkategorie „Bewohner/innen“ werden die maximalen Reduktionswerte aufgehoben. Das heisst für Wohnen in den Reduktionsgebieten D und E gibt es keine Obergrenze mehr.</p> <p>Zentrumsgebiet Stadtmitte: Die Reduktionswerte für die Benutzerkategorien «Bewohner/innen» und «Beschäftigte» werden zusätzlich gesenkt.</p> <p>Zentrumsgebiet Oberwinterthur/Grüze: Die Reduktionswerte für die Benutzerkategorie «Bewohner/innen» werden zusätzlich gesenkt.</p>
Parkplätze für Behindertenfahrzeuge (Art. 5)	Neu wird eine Mindestzahl von Parkplätzen für Personenwagen von Gehbehinderten vorgeschrieben.
Fahrtenmodell (Art. 8)	Neu gibt es die Möglichkeit, ein Fahrtenmodell (Regelung der Anzahl Fahrten) einzuführen.

Stichworte	Beschreibung
Abstellplätze für Motorräder (Art. 10) und Veloabstellplätze (Art. 11)	Für Motorräder wird ein Mindestzahl von PP in Abhängigkeit von der Anzahl Autoabstellplätze vorgeschrieben. Bei den Veloabstellplätzen werden die Maximalwerte aus der kantonalen Wegleitung übernommen.
Anschlüsse für Ladevorrichtungen von Elektrofahrzeugen (Art. 15)	Es wird neu vorgeschrieben, dass Vorkehrungen (z.B. Einbau von Leerrohren) getroffen werden müssen für ein leichtes, späteres Nachrüsten für Ladevorrichtungen von Elektrofahrzeugen.
Ersatzabgabe und Ersatzabgabefonds (Art. 16- 19)	Für die Erhebung der nach § 246 PBG erforderlichen Ersatzabgabe für nicht erstellte Pflichtabstellplätze wird in der PPVO-W die kommunale Rechtsgrundlage geschaffen.
Parkraumplanung (Art. 20 und 21)	Es wird die gesetzliche Grundlage geschaffen, dass öffentliche zugängliche PP für Kundinnen und Kunden und Besucher/innen lenkungswirksam bewirtschaftet werden können (Parkgebühren, zeitliche Beschränkung und/oder Benutzerart). Das sind Parkplätze auf öffentlichem Grund sowie allgemein zugängliche PP für Kundinnen/Kunden und Besucher/innen von Einkaufs-, Gastronomie-, Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen.
Plan der Reduktionsgebiete (ÖV-Güteklassen)	Parzellengenauer Plan mit den entsprechenden ÖV-Güteklassen. Die Ermittlung der Güteklassen erfolgt grundsätzlich wie in der kantonalen Wegleitung. Neu werden aber auch zonenrechtliche Gegebenheiten, die Topografie (dadurch tendenziell tiefere Einstufung der ÖV-Erschliessung in Hanglagen) sowie beschlossene oder gemäss Richtplan geplante Ausbauten des ÖV berücksichtigt.

3.4 Veraltete nicht mehr anwendbare Verordnung von 1986

Die städtische Parkplatzverordnung aus dem Jahr 1986 widerspricht in Teilen dem übergeordneten Recht sowie der entsprechenden Gerichtspraxis und wird deshalb nicht mehr angewendet. In dieser Verordnung werden nur die im Rahmen eines Bauvorhabens minimal zu erstellenden Abstellplätze geregelt. Eine Obergrenze ist nicht festgelegt. Es wurden bereits mehrere Versuche unternommen, die Abstellplatzverordnung aus dem Jahre 1986 zu revidieren. Diese Anläufe waren aus verschiedenen Gründen nicht von Erfolg begleitet. Nicht zuletzt wegen der Rechtsgleichheit in der Behandlung der Bauvorhaben haben Winterthur und viele Zürcher Gemeinden die Vorgaben der kantonalen Wegleitung (Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen, Baudirektion Oktober 1997) nicht nur für UVP-pflichtige Bauvorhaben, sondern bezüglich der Berechnung der erforderlichen bzw. zulässigen Parkplatzzahl generell übernommen.

3.5 Kantonale Wegleitung und Dienstanweisung als Übergangslösung

Nach verschiedenen Verwaltungsgerichtsentscheiden, so etwa zum Einkaufszentrum Rosenberg oder zum Umbau und zur Umnutzung einer Lagerhalle (Bundesgerichtsentscheid vom 22.10.2007), konkretisierte der Stadtrat im Jahr 2008 die Berechnung des Parkplatzbedarfs im Baubewilligungsverfahren auf der Basis der kantonalen Wegleitung in einer ersten Dienstanweisung. Diese wurde am 2. Februar 2011 revidiert, um besser auf die Verkehrsprobleme als Folge der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs - insbesondere auf den Hauptachsen - reagieren zu können. Die Dienstanweisung 2011 (DA 2011) hat sich als Übergangslösung bewährt, sie bildet die Grundlage für die neue städtische Parkplatzverordnung.

Der Bezirksrat Winterthur hat mit Beschluss vom 28. Juni 2013 festgestellt, dass die Dienstanweisung dem übergeordneten Recht entspreche. Deshalb ist einer Aufsichtsbeschwerde, welche die Aufhebung der Dienstanweisung verlangte, keine Folge geleistet worden. Die Dienstanweisung könne im Sinne eines Übergangsrechts und aus Gründen der Rechtssicherheit einstweilen toleriert werden. Der Bezirksrat lud den Stadtrat ein, die Parkplatzverordnung „raschmöglichst im ordentlichen Verfahren revidieren zu lassen“.

3.6 Kantonale Parkierungsregelung noch in weiter Ferne

Im Juli 2009 hat der Zürcher Regierungsrat seinen Vorentwurf zur PBG-Teilrevision "Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen" zusammen mit einem Verordnungsentwurf über Fahrzeugabstellplätze (E-PPVO-ZH) in die Vernehmlassung geschickt. Der Stadtrat hat am 9. Dezember 2009 zum kantonalen Entwurf im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung detailliert Stellung genommen und damit seine Stossrichtung für eine kommunale Verordnung vorgegeben. Darin trat er unter anderem für eine Beschränkung der Parkplatzzahlen und eine Obergrenze für Wohnungsparkplätze ein. Aufgrund der sehr kontrovers ausgefallenen Stellungnahmen in der Vernehmlassung wurde in der ersten Jahreshälfte 2011 eine umfassende Überarbeitung der kantonalen Revisionsentwürfe vorgenommen. Die Stadt Winterthur war bei der Überarbeitung der Entwürfe in der Arbeitsgruppe und in der Begleitgruppe vertreten. An einer Aussprache im Oktober 2012, zu welcher der kantonale Baudirektor eingeladen hatte, äusserten die Vertreterinnen und Vertreter der beiden Grossstädte, des Zürcher Gemeindepräsidentenverbands sowie verschiedener Interessensgruppen auch zum überarbeiteten Entwurf wiederum sehr gegensätzliche Meinungen.

Das weitere Vorgehen ist heute nicht bekannt und ein Beschluss durch den Regierungs- und Kantonsrat noch nicht absehbar. Das Gesetzgebungsprojekt scheint beim Kanton ins Stocken geraten zu sein. In seiner Stellungnahme zur städtischen Parkplatzverordnung hat deshalb das Amt für Raumentwicklung (Baudirektion Kanton Zürich) auf den ungewissen Ausgang der kantonalen Revision hingewiesen. Aus diesem Grund macht es keinen Sinn, mit der städtischen Parkplatzver-

ordnung (PPVO-W) bis zum Abschluss der kantonalen Gesetzesrevision zuzuwarten.

3.7 Besitzstandsgarantie (Bestandesgarantie)

Eine der meistdiskutierten Fragen im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung der neuen PPVO-W ist die Thematik der Besitzstandsgarantie, obwohl diese im übergeordneten Recht geregelt und gar nicht Bestandteil der PPVO-W ist und sein kann. Mit der PPVO-W wird kein Abbau von bestehenden rechtmässig bewilligten oder ersessenen (nicht bewilligten aber auch nie beanstandeten) Parkplätzen beabsichtigt, sofern Bauten und Anlagen nicht neubauähnlich umgestaltet werden.

Definition der Besitzstandsgarantie (Bestandesgarantie)

Die Besitzstandsgarantie schützt den Besitzstand, d.h. die unter früherem, heute nicht mehr in Kraft stehendem Recht erworbenen Rechtspositionen. Solche Rechtspositionen sind grundsätzlich durch die in der Bundesverfassung festgesetzte Eigentumsgarantie geschützt. Demzufolge dürfen baurechtlich bewilligte (oder ersessene, d.h. nie bewilligte, aber seit langer Zeit unbestritten bestehende) Parkplätze weiterbestehen, auch wenn sie unter dem geltenden Recht nicht mehr bewilligt werden könnten. Dies ergibt sich auch aus § 357 Abs. 1 PBG, der die bundesrechtliche Bestandesgarantie voraussetzt und in Erweiterung dieser Garantie festlegt, dass bestehende Bauten und Anlagen, die Bauvorschriften widersprechen, umgebaut, erweitert und anderen Nutzungen zugeführt werden dürfen, sofern sie sich für eine zonengemässe Nutzung nicht eignen und wenn keine überwiegenden öffentlichen oder nachbarlichen Interessen entgegenstehen. Die Bestandesgarantie ist grundsätzlich eine Investitionsgarantie; daraus ergibt sich, dass nur der Bestand der Parkplätze, nicht aber – unabhängig von bestehenden Parkierungsanlagen - deren Zahl durch die Bestandesgarantie geschützt ist.

Anhand der folgenden vier Beispiele soll die Besitzstandsgarantie näher erläutert werden:

Beispiele zur Besitzstandsgarantie

Beispiel 1: Ein Wohnhaus wird umfassend saniert

Die bestehenden Parkplätze können beibehalten werden; es erfolgt keine neue Parkplatzberechnung.

Beispiel 2: Ein Wohnhaus wird erweitert (durch Aufstockung, oder Anbau)

Die bestehenden Parkplätze können beibehalten werden; zusätzliche Parkplätze können nur bewilligt werden, wenn neurechtlich mehr Parkplätze zulässig sind als bestehend.

Beispiel 3: Ein Wohnhaus wird in ein Geschäftshaus (Ladengeschäft, Büros) umgenutzt

Die Besitzstandsgarantie fällt mit der gänzlichen Umnutzung dahin und die Parkplatzzahl wird auf neuer Grundlage berechnet und festgesetzt; die Nutzung (und das spezifische Verkehrsaufkommen) von Kunden- oder Beschäftigtenparkplätzen ist eine grundsätzlich intensivere und andersartige als von Bewohnerparkplätzen.

Beispiel 4: Ein grosses Einkaufszentrum plant einen UVP-pflichtigen Erweiterungsbau

Für erhebliche Erweiterungsbauten von starken Emittenten in lufthygienischen Sanierungsgebieten (die Stadt Winterthur ist ein lufthygienisches Sanierungsgebiet) gilt die Besitzstandsgarantie für altrechtliche Parkplätze nicht. Die erforderliche und zulässige Parkplatzzahl muss im Rahmen der erforderlichen neuen Umweltverträglichkeitsprüfung neu berechnet werden.

Beispiel 5: Ein Unternehmen wird am bisherigen Betriebsstandort (Rayon) erweitert (Bau zusätzlicher Werkhallen oder anderer Betriebsgebäude)

Bestehende Parkplätze (d.h. die eigentliche Parkieranlage als Bauwerk und nicht einfach die bestehende Parkplatzzahl) können beibehalten werden; zusätzliche Parkplätze können nur bewilligt werden, wenn neurechtlich mehr Parkplätze zulässig sind als bestehend.

4 Die Parkplatzverordnung im Detail erläutert

4.1 Regelungsinhalt (Art. 1)

Regelungsinhalt
Artikel 1

Mit der PPVO-W werden die nutzungsbezogenen privaten und öffentlichen zugänglichen Fahrzeug- und Veloabstellplätze geregelt (z.B. Wohnen, Restaurants, Büros, Gewerbe, Industrie, Einkaufs- und Freizeitnutzungen, Schulen).

Die PPVO-W schafft auch die Rechtsgrundlage für die Parkraumplanung und Parkplatzbewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Parkplätzen.

Nicht Gegenstand der Verordnung ist hingegen die Festlegung der Zahl der Abstellplätze im öffentlichen Strassenraum (z.B. blaue Zone in Quartieren, Strassenparkplätze) sowie öffentliche Parkhäuser², die keinen direkten Nutzungsbezug haben (z.B. Parkhäuser Eulachpassage, Technikum und Teuchelweiher).

4.2 Zahl der Abstellplätze

4.2.1 Abstellplätze für Personenwagen (Art. 2 – 9)

Erfahrungsgemäss ist die Verfügbarkeit von Parkplätzen am Ziel ein sehr wichtiges Kriterium für die Verkehrsmittelwahl. Deshalb sind die Beschränkung von Parkplätzen an ausgeprägten Zielorten sowie die Bewirtschaftungsart fachlich breit anerkannte Massnahmen zur Beeinflussung des Modalsplits (Massnahmenpläne Luftreinhaltung, Gerichtspraxis).³

Die Parkplatzverordnung übernimmt inhaltlich diejenigen Bestimmungen der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs, die sich in der Praxis bewährt haben. Die mindestens erforderlichen bzw. maximal zulässigen Abstellplätze werden in einem zweistufigen Verfahren bestimmt: 1. Grenzbedarf, 2. Massgeblicher Bedarf.

Anzahl Parkplätze
Artikel 2

Grundsätzlich ist die Zahl der Parkplätze abhängig von der jeweiligen Nutzungsweise (Wohnen, Gastbetrieb, Schule, Dienstleistungsbetrieb, Einkaufsnutzung, etc.) sowie vom Benutzerkreis (Bewohner/innen, Beschäftigte, Besucher/innen oder Kundinnen/Kunden).

Ermittlung Grenzbedarf
Artikel 3

Der Grenzbedarf ist diejenige Zahl der Parkplätze, die für eine bestimmte Nutzung maximal als notwendig erachtet wird. Die ÖV-Erschliessung und weitere massgebliche Reduktionsfaktoren sind im Grenzbedarf noch nicht mitberücksichtigt, übliche Velo- und Fussgängeranteile hingegen schon. Je nach Nutzungsweise und Benutzerkategorie gelten unterschiedliche Grenzbedarfswerte, die sich aus den Vorgaben gemäss kantonalen Wegleitung ergeben.

Für spezielle Einrichtungen wie Schulen, Sporteinrichtungen, Spitäler, Alterswohnen weist die Tabelle keine spezifischen Bedarfswerte auf. Der Grenzbedarf muss

²Rund um die Altstadt gibt es z.B. 1'460 PP in öffentlichen Parkhäusern (gemäss Parkierungskonzept Winterthur, Ernst Basler+Partner 2007), die nicht unter die Regelungen der PPVO-W fallen.

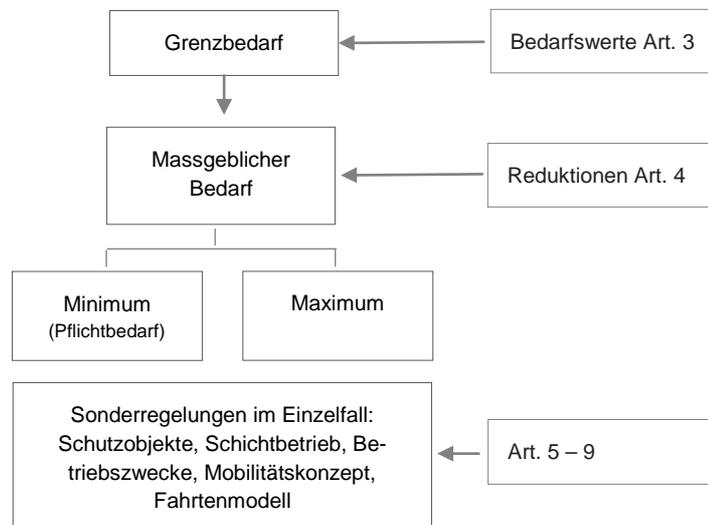
³Mit den Mikrozensus-Umfragen 2000, 2005 und 2010 des Bundesamtes für Statistik wurden detaillierte Studien zum Verkehrsverhalten durchgeführt.

in diesen Fällen unter Beachtung der einschlägigen Schweizer Norm⁴ fallweise bestimmt werden.

Massgeblicher Bedarf
Artikel 4

Unter Berücksichtigung der ÖV-Erschliessung sowie von örtlichen Verhältnissen wird der massgebliche Bedarf festgelegt. Es handelt sich dabei um die Bandbreite zwischen der im konkreten Fall minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Zahl der Abstellplätze. Der massgebliche Bedarf wird als Prozentanteil des Grenzbedarfs festgelegt. Für spezielle Objekte wie Schulen, Sporteinrichtungen, Spitäler, Alterwohnen, Schutzobjekte etc., bei Schichtbetrieb sowie bei Vorliegen von Mobilitätskonzepten/Fahrtenmodellen wird der Bedarf einzelfallweise bestimmt (vgl. nachfolgendes Schema).

Abb. 4: Schema zur Bemessung der erforderlichen und zulässigen Anzahl PP



Eingrenzung der kantonalen Bandbreite aufgrund kommunaler Gegebenheiten

In der kantonalen Wegleitung wird je nach Gemeindetyp und ÖV-Güteklasse eine Parkplatz-Bandbreite (Minimal- und Maximalwert) vorgegeben, bei welcher die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr aufgrund des Gemeindetyps⁵ berücksichtigt wurde. Den Städten und Gemeinden steht es jedoch frei, die Bandbreite aufgrund besonderer Verhältnisse enger einzugrenzen. Eine Erhöhung der Maximalwerte ist jedoch nicht zulässig.

Örtliche Verhältnisse gemäss kantonalen Wegleitung

In der kantonalen Wegleitung werden folgende örtlichen Verhältnisse aufgeführt:

- a) Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr;
- b) Gemeindetyp (Wohn- / Zielgemeinde);
- c) weitere spezielle Verhältnisse (z.B. Luftbelastung, Strassenüberlastung, Ortsbildschutz).

Weitere spezielle örtliche Verhältnisse in Winterthur

Als weitere spezielle Verhältnisse wurden für Winterthur folgende Aspekte berücksichtigt:

- Strassenüberlastung
- Luftbelastung
- besonders hoher Anteil Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr)
- Verkehrslärm

⁴ Aktuell ist die SN 640 281 Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen zu berücksichtigen.

⁵ Winterthur zählt zum Gemeindetyp 2 "Gemeinden mit ausgeprägten Zielgebieten", für welche tiefere Bemessungswerte gelten.

Diese speziellen örtlichen Verhältnisse sind in Winterthur grossflächig wirksam bzw. grossflächig induziert, weshalb auch eine grossflächige Reduktion des massgeblichen Bedarfs der Parkplatzzahlen begründet werden kann.

Kantonale Vorgaben
für ÖV-Güteklassen

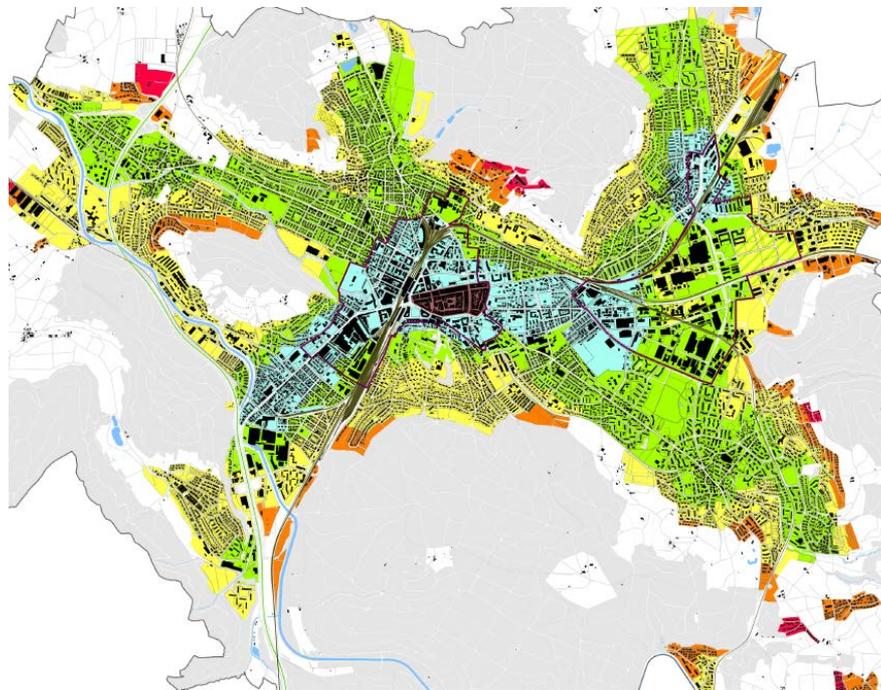
Die ÖV-Güteklassen bilden die Grundlage für die Gebietsabgrenzung im Plan der Reduktionsgebiete. Die ÖV-Güteklassen werden einheitlich nach kantonalen Vorgaben berechnet. Die Stadt Winterthur definiert ausgehend von den ÖV-Güteklassen parzellenscharfe und grundeigentümergebundene Reduktionsgebiete unter Berücksichtigung weiterer Kriterien:

- beschlossene oder gemäss Richtplan geplante ÖV-Ausbauten wie beispielsweise die 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich und Ausbauten bei den städtischen Buslinien
- topographische Gegebenheiten wie Steigung, Flüsse, Strassen, Barrieren und lokale Wegerschliessungen
- zonenrechtliche Gegebenheiten wie Zonengrenzen, Grundstücksgrenzen sowie geplante Entwicklungen gemäss Rahmenplänen und kommunalem Richtplan.

Plan der Reduktionsgebiete

Der Plan der Reduktionsgebiete ist Bestandteil der Parkplatzverordnung. Mit den für das gesamte Stadtgebiet festgelegten Reduktionsgebieten entsteht eine überschaubare und leicht handhabbare Berechnungsweise für die erforderlichen und zulässigen Parkplatzzahlen. Demnach wird das Stadtgebiet von Winterthur in 10 Reduktionsgebiete eingeteilt, welche unterschiedliche Reduktionsfaktoren aufweisen. Im Plan der Reduktionsgebiete sind diese parzellenscharf dargestellt:

Abb. 5: Plan der Reduktionsgebiete (Ausschnitt)



Legende Reduktionsgebiete:

blau: A, grün: B, gelb: C, orange: D, rot: E (Reduktionsfaktoren nach Art. 4)

braun: Altstadt: (keine Reduktionsfaktoren)

rot umgrenzt: Kantonale Zentrumsgebiete Stadtmitte und Oberwinterthur/Grüze.

Aufgrund der oben aufgeführten speziellen örtlichen Verhältnisse (Strassenüberlastung, Luftbelastung, hoher LV-Anteil, Verkehrslärm) und den Verkehrszielen des sGVK wurde der massgebliche Bedarf insbesondere für die gut mit dem ÖV erschlossenen Reduktionsgebiete stärker reduziert als in der kantonalen Wegleitung.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Reduktionsfaktoren der massgeblichen Bedarfswerte nach Art. 4 PPVO-W den Werten der kantonalen Wegleitung und der heutigen Dienstanweisung gegenübergestellt:

Reduktionsfaktoren im Vergleich

Benutzer	Bewohner/innen					Beschäftigte					Kunden und Besucher/innen				
	kant. Wegleitung		PPVO-W		DA*	kant. Wegleitung		PPVO-W		DA*	kant. Wegleitung		PPVO-W		DA*
	min	max	min	max	max	min	max	min	max	max	min	max	min	max	max
Gebietseinteilung/ Reduktionsgebiete	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Gebiet A Gütekategorie A	40	60	20	40	40	20	30	10	20	20	30	45	20	30	30
Gebiet A1 Gütekategorie A	40	60	20	35	40	20	30	10	15	20	30	45	15	30	30
Gebiet A2 Gütekategorie A	40	60	20	35	40	20	30	10	20	20	30	45	15	30	30
Gebiet B Gütekategorie B	55	80	30	65	67.5	30	45	20	30	30	40	60	30	40	40
Gebiet B1 Gütekategorie B	55	80	30	50	67.5	30	45	15	25	30	40	60	25	40	40
Gebiet B2 Gütekategorie B	55	80	30	50	67.5	30	45	15	30	30	40	60	25	40	40
Gebiet C Gütekategorie C	70	100	45	85	85*	45	65	30	45	45	50	80	45	65	65*
Gebiet D Gütekategorie D	85	110	70	-	97.5*	60	90	50	60	60	70	100	60	85	85*
Gebiet E Gütekategorie E	100	120	100	-	110*	90	110	70	90	90	90	110	80	100	100*

**Angaben der DA 2011 verstehen sich als Richtwerte
% = in Prozent des Grenzbedarfs*

In den Zentrumsgebieten A1, A2, B1 und B2 werden die Minimal- und Maximalwerte gegenüber der Dienstanweisung 2011 noch zusätzlich teilweise leicht reduziert. Diese Gebiete korrespondieren mit den kantonalen Zentrumsgebieten⁶ Stadtmitt und Oberwinterthur/Grüze, welche sich durch eine hohe Nutzungsdichte sowie gute ÖV-Erreichbarkeit auszeichnen. Die kantonalen Zentrumsgebiete sind schon heute durch den MIV stark belastet. Das Zentrumsgebiet Stadtmitt weist bereits heute eine hervorragende Erschliessung mit dem ÖV auf, während in Oberwinterthur/Grüze massgebliche Verbesserungen der ÖV-Anbindung geplant sind. Um den mit dem Ausbau dieser Gebiete zu erwartenden Mehrverkehr entsprechend dem sGVK-Ziel mehrheitlich mit dem ÖV, sowie Fuss- und Veloverkehr auffangen zu können, ist neben der geplanten Förderung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr auch eine zusätzliche Beschränkung der PP-Zahl zur Vermeidung von Ziel- und Quellverkehr notwendig. Diesen Ansatz, die Parkplatzzahlen rund um das Zentrum stärker zu beschränken als im übrigen Stadtgebiet, kennt man beispielsweise auch aus Zürich.

⁶Die Abgrenzung der kantonalen Zentrumsgebiete entspricht dem kantonalen Richtplan, der allerdings keinen parzellenscharfen Perimeter vorgibt. Die genaue Abgrenzung erfolgt im Plan der Reduktionsgebiete als integraler Bestandteil der PPVO-W.

Kantonale Zentrumsgebiete	<p>Für die kantonalen Zentrumsgebiete A1, A2, B1 und B2 werden die Bedarfswerte gemäss nachstehender Tabelle gegenüber der Dienstanweisung des Stadtrates von Februar 2011 wie folgt reduziert:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bewohner/innen: Maximalwerte um 5-18 %-Punkte niedriger – Beschäftigte: Maximalwerte im Zentrumsgebiet Stadtmitte um 5 %-Punkte niedriger
Übriges Stadtgebiet	<p>Die maximal zulässigen Bedarfswerte in den Gebieten A bis E entsprechen weitgehend der geltenden Dienstanweisung. Bei der Benutzerkategorie «Bewohner/innen» wird in den Gebieten D und E auf eine Obergrenze verzichtet.</p> <p>Gegenüber der kantonalen Wegleitung werden zudem die Minimalwerte bei allen Parkplatzkategorien um 5-25 %-Punkte reduziert. Damit besteht ein Spielraum für die freiwillige Reduktion der Parkplatzzahl.</p>
Bereiche mit Übergangslösung nach Artikel 4 Abs. 3	<p>In den im Plan der Reduktionsgebiete schraffierten Bereichen finden sich Gebiete, in welchen die geplante ÖV-Erschliessungsgüte erst in einigen Jahren realisiert wird. In diesen Bereichen können auf Gesuch der Bauherrschaft zusätzliche befristete Parkplätze gemäss aktueller ÖV-Gütekategorie bewilligt werden. Eine solche befristete Übergangslösung ist längstens bis zur Umsetzung der geplanten ÖV-Erschliessungsgüte zulässig. Als Bereiche mit Übergangslösung werden beispielsweise Teilgebiete von Neuhegi-Grüze sowie Binzhof bezeichnet.</p>
Sonderfall Altstadt Artikel 4 Abs. 4	<p>Rund um die Altstadt gibt es verschiedene öffentlich zugängliche Parkhäuser mit einem ausreichenden Parkplatzangebot. Mit der Bestimmung, keine neuen Parkplätze in der Altstadt zu bewilligen, wird eine seit Jahren vollzogene Praxis in der PPVO-W verankert⁷. Auf die Erhebung einer Ersatzabgabe wird in der Altstadt verzichtet.</p>
Parkplätze für Behindertenfahrzeuge, Artikel 5	<p>Pro ganze und angefangene Einheit von 50 Parkplätzen ist je ein Parkplatz für die Benutzung durch Gehbehinderte auszugestalten, wobei bei weniger als 7 Parkplätzen im Einzelfall auch auf einen Parkplatz für Behindertenfahrzeuge verzichtet werden kann.</p>

4.1.2 Spielraum für Sonderfälle (Art. 6)

Sonderregelungen für Schutzobjekte etc.	<p>Für Schutzobjekte in / ausserhalb von Quartiererhaltungs- / Kernzonen sowie in Gebieten mit Sonderbauvorschriften können aus Gründen des Ortsbildschutzes die Minimal- und Maximalzahlen der Parkplätze reduziert werden. Für diese Reduktionen gibt es keine einheitlichen Vorgaben, da sie auf konkrete städtische Situationen abzustimmen sind.</p>
Sonderregelung für Betriebe mit Schichtwechsel	<p>Erfolgen Schichtwechsel ausserhalb der MIV-Hauptverkehrszeiten, so wird die Zahl der maximal zulässigen Parkplätze für Beschäftigte auf Gesuch hin angemessen erhöht. Idealerweise werden Lösungen mit umliegenden Betrieben gesucht (Doppelnutzung). Die Schichtparkplätze sind ausschliesslich dieser Nutzung vorbehalten. Fällt der Schichtbetrieb weg, so müssen diese zusätzlichen Parkplätze aufgehoben werden.</p>

⁷Heute sind in der Altstadt rund 190 Parkplätze bewilligt.

Sonderregelung für Betriebsfahrzeuge

Für Betriebe, die auf Betriebsfahrzeuge angewiesen sind (z.B. mit Spezialwerkzeugen) und diese in der Regel über Nacht auf dem Betriebsgelände abstellen, soll ebenfalls eine Erhöhung der maximal zulässigen Parkplatzzahl möglich sein. Diese kann jedoch höchstens in dem Umfang erfolgen, als es Betriebsfahrzeuge gibt. Als Betriebsfahrzeuge gelten Servicefahrzeuge und vergleichbare für den Betrieb notwendige Fahrzeuge, die auf den Betrieb eingelöst sind.

Sonderregelung für Car-Sharing

Um institutionelles Car-Sharing zu fördern, wird ein Anreiz geboten: ein gesicherter Parkplatz für institutionelles Car-Sharing ersetzt vier Pflicht-Abstellplätze.

4.1.3 Mobilitätskonzepte, autoarme Nutzungen und Fahrtenmodelle

Mobilitätskonzepte und Fahrtenmodelle bieten die Möglichkeiten, die Verkehrsmenge zu steuern und bieten der Bauherrschaft gleichzeitig eine grösse Flexibilität in der Entwicklung ihrer Areale. In der PPVO-W sind Bestimmungen enthalten, welche Ziel und Zweck sowie Mindestinhalte aufzeigen.

Mobilitätskonzepte
Artikel 7

Der Stadtrat erhält die Möglichkeit, Mobilitätskonzepte zu verlangen, um die Verkehrserzeugung z.B. bei Überlastungen des Strassennetzes besser steuern zu können. Dies ist für grössere Vorhaben mit erheblichem Verkehrsaufkommen sinnvoll; deshalb wird eine Bagatellgrenze von 30 Parkplätzen (massgeblicher Bedarf) festgelegt, ab der der Stadtrat bei Bedarf ein Mobilitätskonzept verlangen kann. Im Absatz 1 werden die Voraussetzungen, bei denen ein Mobilitätskonzept verlangt werden kann, abschliessend aufgezählt.

Um einen ausreichenden Qualitätsstandard bei Mobilitätskonzepten sicherzustellen, werden in der Verordnung Mindestinhalte festgelegt. Als erläuternde Grundlage für den Vollzug hat das Departement Bau eine Richtlinie für Mobilitätskonzepte ausgearbeitet, die im Anhang dieses Berichts enthalten ist.

Im Rahmen des kantonsweiten Projektes Mobilität in Unternehmen (MIU) unterstützt die Stadt Winterthur bereits heute Mobilitätskonzepte auf freiwilliger Basis. Erste Erfahrungen damit sind sehr positiv. Mit verschiedenen Massnahmen, wie vergünstigten ÖV-Abonnements für Mitarbeitende, attraktiven Veloabstellplätzen, Duschen, Organisation von Mitfahrgelegenheiten, lenkungswirksamer Parkplatzbewirtschaftung usw. kann ein umweltfreundliches und gesundheitsförderndes Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden gefördert werden.

Fahrtenmodell
Artikel 9

Das Ziel von Fahrtenmodellen ist die Zulassung von erwünschten Nutzungen an raumplanerisch geeigneten Lagen trotz vorhandener Vorbelastungen (wie knappe Strassenkapazitäten, hohe Umweltbelastung).

Mit Artikel 9 wird es möglich, zusätzlich zur oder anstelle der maximal zulässigen PP-Zahl auch eine maximal zulässige Fahrtenzahl festzulegen. Diese Regelungen werden gestützt auf entsprechende Verkehrsstudien (in der Regel kombiniert mit Mobilitätskonzepten) entwickelt und festgelegt.

Die Stadt Winterthur möchte mit dem Instrument Fahrtenmodell Grundeigentümern und Bauherren mehr Flexibilität bieten.

Die maximal zulässige PP-Zahl sowie die maximal zulässigen Fahrten müssen in einem plausiblen Verhältnis zueinander stehen.

Im Absatz 3 werden die Mindestinhalte, die ein Fahrtenmodell aufweisen muss, definiert. Als erläuternde Grundlage für den Vollzug hat das Departement Bau eine Richtlinie für Fahrtenmodelle ausgearbeitet, die im Anhang dieses Berichts enthalten ist.

Mit Absatz 4 wird zudem die rechtliche Grundlage geschaffen, neben organisatorischen und verkehrlichen Massnahmen auch Abgaben erheben zu können, falls die vereinbarte Fahrtenzahl nicht eingehalten wird.

4.1.4 Autoarme Nutzungen

Die Ausnahmeregelung für autoarme Nutzungen wird aus der DA 2011 übernommen und präzisiert. Für autoarme Nutzungen kann die minimal erforderliche Zahl von Parkplätzen tiefer festgelegt werden, sofern eine reduzierte Nachfrage besteht und bei Bedarf durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird.

Autoarmes Wohnen liegt im Trend, insbesondere in zentrumsnahen Lagen mit guter ÖV-Anbindung. In Winterthur haben 33 % der Haushalte kein Auto, im Stadtzentrum liegt der Anteil autofreier Haushalte noch höher. Gemäss einer Untersuchung der Credit Suisse (Real Estate Asset Management, 2012) sind in Winterthur 25 % der Parkplätze in CS-Wohnliegenschaften unvermietet. Immer mehr Investoren wollen daher die Zahl der Parkplätze reduzieren, um die Investitionskosten für die nicht benötigten aber teuren Parkieranlagen einzusparen. Das neu realisierte Mehrgenerationenhaus in Neuhegi und das geplante Hagmann-Areal in Seen sind aktuelle Beispiele von grösseren Siedlungen in Winterthur, wo viele Bewohner/innen bewusst auf das Auto verzichten.

4.2 Abstellplätze für Motorräder und leichte Zweiräder

Motorrad-Abstellplätze
Artikel 10

Für Motorräder sind mindestens 15% der realisierten Anzahl an Abstellplätzen für Personenwagen zu erstellen. Der Prozentsatz leitet sich vom Motorradanteil, gemessen als "Anteil an Personenwagen", ab. Sowohl im Kanton Zürich als auch in der Stadt Winterthur lag dieser 2010 bei rund 15% (kantonale Statistik).

Die Festlegung einer minimal erforderlichen Anzahl Parkplätze für Motorräder wird einem aktuellen Anliegen gerecht: Immer häufiger werden Motorräder im öffentlichen Strassenraum parkiert, da ein Mangel an entsprechenden Abstellplätzen auf Privatgrund besteht.

Veloabstellplätze
Artikel 11

Veloabstellplätze werden differenziert betrachtet. Die minimal erforderliche Anzahl Abstellplätze richtet sich wie bei Personenwagen nach der Nutzungsweise und der Benutzerkategorie und drückt sich in entsprechenden Bedarfswerten aus (vgl. Tabelle Artikel 11). Der Vorschlag orientiert sich am Standardbedarf der kantonalen Wegleitung (Stufe C) sowie an der neuen VSS-Norm Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkieranlagen (SN 640 065).

Die Velostadt Winterthur mit ihrer guten Veloinfrastruktur und einem im kantonalen Vergleich hohen Veloanteil im Strassenverkehr entspricht mindestens der Stufe C der kantonalen Wegleitung. Aufgrund der Zielvorgaben des kommunalen Richtplans Verkehr und des sGVK für eine deutliche Zunahme des Veloverkehrs werden für Winterthur die höchsten Werte gemäss Stufe C festgelegt. Bei nachweislich kleinerem Bedarf an Veloabstellplätzen, z.B. aufgrund ausgeprägter Hanglage oder bei flächenintensiven Betrieben mit tiefer Zahl der Mitarbeiter/innen, kann die Baubehörde tiefere Zahlen bewilligen.

Standardbedarf Wohnen	Der Standardbedarf beim Wohnen ist bei allen kommunalen Verhältnissen ungefähr gleich hoch, da dieser im Wesentlichen vom Velobestand und nicht von der Velonutzungsintensität abhängig ist, weshalb der Wert der geltenden kantonalen Wegleitung übernommen wird. Auch die Stadt Zürich hat diesen Wert in ihrer neuen Parkplatzverordnung verankert.
Rechenbeispiel Wohnen	Für eine 4-Zimmer-Wohnung von 90-120 m ² ergibt sich ein Minimalbedarf von 2-3 Veloabstellplätzen, was bei einer Belegung mit 3 bis 4 Personen dem durchschnittlichen Veloanteil in Winterthur von 0,8 Velo/Einwohner/in entspricht.
Bedarf Gastbetriebe	Die kantonale Wegleitung macht für Beschäftigte bei Gastbetrieben keine Vorgabe. Im Interesse eines klaren und einheitlichen Vollzugs wird hier der Bedarfswert der neuen Schweizer Norm SN 640 065 übernommen.

4.3 Anordnung, Gestaltung und Sicherstellung der Abstellplätze

Artikel 13 bis 16
Ergänzende Bestimmungen
zum PBG

Zur Anordnung, Gestaltung und Sicherstellung der Abstellplätze werden ergänzend zu den Bestimmungen im PBG folgende Aspekte geregelt:

- Die erforderlichen Parkplätze müssen in der Regel auf dem Grundstück oder innerhalb eines Umkreises von 300 m erstellt werden.
- Parkplätze von Besucher/innen, Kundinnen und Kunden sind als solche zu kennzeichnen und von Dauerparkierenden freizuhalten.
- Veloabstellplätze müssen gut zugänglich und an zweckmässiger Lage angeordnet werden. In Winterthur werden üblicherweise mindestens 50 % der Veloabstellplätze für Bewohner/innen und Beschäftigte oberirdisch angeordnet.
- Nicht auf dem Grundstück liegende Parkplätze müssen grundbuchrechtlich gesichert werden.
- Es sind bauliche Vorkehrungen für die Realisierung von individuell abrechenbaren Anschlüssen für Ladevorrichtungen von Elektrofahrzeugen vorzusehen. Es sind nicht die Anschlüsse selbst, sondern nur die Vorkehrungen für eine einfache Installation bei entsprechendem Bedarf vorgeschrieben (z.B. Verlegung von Leerrohren). Der aktuelle Trend lässt eine deutliche Zunahme von Elektrofahrzeugen (Autos und Velos) erwarten.

4.4 Ersatzabgabe und Ersatzabgabefonds

In den letzten Jahren hat die Stadt Winterthur auf die Erhebung von Ersatzabgaben verzichtet. Diese sollen künftig wieder eingefordert werden.

Ersatzabgabe ist gemäss PBG zu leisten

Das PBG regelt in § 246, dass Ersatzabgaben zu leisten sind, wenn die minimal erforderliche Anzahl an Parkplätzen (Pflichtparkplätze) nicht realisiert werden kann und auch keine Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage möglich ist. In der PPVO-W wird auf diese Bestimmungen verwiesen.

Für autoarme Nutzungen gemäss Art. 8 entfällt die Ersatzabgabe.

Stadtrat erlässt Vollzugsrichtlinien für Bemessung

Die Entschädigungshöhe richtet sich gemäss PBG nach den durchschnittlichen Kosten privater Plätze im entsprechenden Gebiet sowie weiteren Aspekten (Wertverluste des Grundstückes, mutmassliche Einnahmen des Gemeinwesens etc.). In der kommunalen Verordnung wird festgehalten, dass der Stadtrat für die Bemessung der Ersatzabgabe Vollzugsrichtlinien erlässt. In der Praxis sind 1/3 der mittleren Kosten eines Parkplatzes an entsprechender Lage üblich.

Rückforderungsbestimmungen

Geleistete Ersatzabgaben dürfen innert 10 Jahren nach rechtskräftiger Festsetzung zinslos zurückgefordert werden, wenn die entsprechende Anzahl an Abstellplätzen nachgewiesen werden kann.

Verwendung Fondsmittel

Die Verwendung der Fondsmittel richtet sich nach § 247 PBG.

4.5 Parkraumplanung

Parkraumplanung
Artikel 20

Der Stadtrat wird zur Erstellung und regelmässigen Überarbeitung eines Parkraumplanes verpflichtet. Dabei werden die Mindestinhalte wie Lage, Grösse, lenkungswirksame Bewirtschaftung und Realisierungszeitpunkt öffentlich zugänglicher Parkierungsanlagen sowie Massnahmen des öffentlichen Verkehrs zulasten des Ersatzabgabefonds bezeichnet.

Parkraumbewirtschaftung
Artikel 21

Die Bewirtschaftung kann sowohl monetäre Regelungen (Parkgebühren) als auch nicht monetäre Benutzungseinschränkungen beinhalten, z.B. zeitliche Beschränkungen (blaue oder weisse Zonen) oder Benutzerart einschränken (keine Pendler). Es gilt ein Bagatellgrenze von 10 Parkplätzen pro Parkierungsanlagen. Zudem kann der Stadtrat gebietsweise höhere Bagatellgrenzen festlegen und in begründeten Fällen einzelne Nutzungen und Gebiete aus der Bewirtschaftungspflicht entlassen.

Die lenkungswirksame Bewirtschaftungspflicht gilt für alle öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen. Das sind:

- Parkplätze auf öffentlichem Grund,
- allgemein zugängliche öffentliche und private Kunden- und Besucherparkplätze von Einkaufszentren, Fachmärkten, Gastrobetrieben, Freizeitnutzungen
- Parkplätze von öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Spitälern, Sportanlagen, Museen, Heimen, Verwaltungen.

Nicht als öffentlich zugängliche Parkplätze gelten private Parkplätze für Bewohner/innen, ihre Besucher/innen, für Beschäftigte sowie für Kunden/Kundinnen von Gewerbe- und Industriebetrieben.

Anpassung Gebührenverordnung durch GGR

Auf der Grundlage der Parkraumplanung und des Parkraumbewirtschaftungskonzepts wird eine Verordnung für das gebührenpflichtige Parkieren von öffentlich zugänglichen Parkplätzen erarbeitet. Sie wird vom Grossen Gemeinderat erlassen. Die bestehende "Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund" vom 24. Januar 2005 muss daher entsprechend angepasst werden.

4.6 Schlussbestimmungen

Stadträtliche Kompetenzen bei Anpassungen

Die Schlussbestimmungen enthalten Modalitäten und die Kompetenzdelegation für die Anpassung des Plans der Reduktionsgebiete und sie regeln das Inkrafttreten der Verordnung. Der Stadtrat soll in eigener Kompetenz den Plan der Reduktionsgebiete nach der Methode der kantonalen Wegleitung oder entsprechender Nachfolgeregelung anpassen können.

Das Verfahren für den Erlass / die Revision der PPVO-W richtet sich nach den Verfahrensvorschriften für Nutzungsplanungen gemäss § 88f PBG.

4.7 Zuständigkeiten und Vollzug

Die Parkplatzverordnung Winterthur gehört zur kommunalen Bauordnung. Sie wird vom Grossen Gemeinderat erlassen und muss vom Kanton genehmigt werden. Der Vollzug erfolgt im Rahmen von Baubewilligungsverfahren durch die Baupolizei.

Die planerischen Grundlagen, z.B. für den Plan der Reduktionsgebiete und für die Parkraumplanung, werden von der Abteilung Raum und Verkehr im Amt für Städtebau bereitgestellt. Die Abteilung Raum und Verkehr erarbeitet auch Fahrtenmodelle und begleitet Grundeigentümer- und Bauherrschaften bei der Umsetzung von Mobilitätskonzepten (siehe Anhänge).

Die Anpassung der "Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund" erfolgt abgestimmt auf die Parkraumplanung unter Federführung des Departements Sicherheit und Umwelt.

5 Öffentliche Mitwirkung

5.1 Einleitung

Öffentliche Auflage von
Juni bis September 2012

Am 6. Juni 2012 hat der Stadtrat den Entwurf der Verordnung über Fahrzeugabstellplätze zustimmend zur Kenntnis genommen und das Departement Bau beauftragt, das öffentliche Mitwirkungsverfahren einzuleiten, welches vom 22. Juni bis 7. September 2012 durchgeführt wurde. Nach den in verschiedener Hinsicht kontroversen Reaktionen zur Revisionsvorlage informierte die Stadt am 27. September 2012 mit einer kurzen Medienmitteilung, dass die Eingaben ausgewertet und in einem Bericht samt Stellungnahmen aufgearbeitet werden. 47 Stellungnahmen wurden eingereicht (inkl. Vorprüfung durch den Kanton). Die Mehrheit der Mitwirkenden, rund 60 %, nimmt eine grundsätzlich eher ablehnende Haltung gegenüber dem Revisionsentwurf ein. Dazu gehören insbesondere die Gruppen der «Unternehmen», der «Verbände und Organisationen» und der «Privatpersonen». Bei den politischen Parteien entsprechen die zustimmenden Stellungnahmen einer Mehrheit im Grossen Gemeinderat.

Aufgrund der sehr kontroversen Stellungnahmen wollte der Stadtrat mit den Verbänden, Organisationen und politischen Parteien in einen Dialogprozess treten, um gemeinsam Handlungsspielräume auszuloten und daraus Lösungsansätze zu entwickeln. Nachdem der Grosse Gemeinderat die Fristerstreckung für die Motion abgelehnt hatte, konnte der Dialogprozess nicht wie vorgesehen durchgeführt werden.

Gespräch mit Verbänden

An einem Treffen des Stadtpräsidenten, der Vorsteherin des Departements Bau und Mitarbeitern des Departements Bau mit den Vorständen des Hauseigentümerverbands Region Winterthur, dem KMU-Verband Winterthur und Umgebung, der Handelskammer Winterthur und dem Verband espace.mobilité (Interessengemeinschaft führender Schweizer Unternehmen des Verkaufs wie Migros, Coop, Manor, IKEA, Jumbo und Pfister) war die Besitzstandsgarantie eines der zentralen Themen. Die Handelskammer Winterthur (HAW) hat der Stadt Ende August 2013 einen konkreten Vorschlag für eine umfassende Regelung der Besitzstandsgarantie zugestellt. Gemäss dieser Regelung sollte allen Ende 2012 bestehenden Parkplätzen (rechtskräftig bewilligt oder nicht) eine umfassende Besitzstandsgarantie zuerkannt werden. Diese Besitzstandsgarantie sollte für Neubauten, Umbauten (auch neubauähnliche Umgestaltungen) und Umnutzungen gelten.

Der Stadtrat steht dieser Forderung aus zwei Gründen ablehnend gegenüber. Einerseits fehlt den Gemeinden die Kompetenz, im Rahmen der Bau- und Zonenordnung (und die Parkplatzverordnung ist ein Bestandteil davon) Regelungen über die Bestandesgarantie zu treffen und andererseits kann – aus Gründen der Praktikabilität – keine unbeschränkte Bestandesgarantie, eine eigentliche Generalabsolution für unter Umständen auch widerrechtlich erstellte und genutzte Parkplätze, erteilt werden.

Im Weiteren wurden im oben erwähnten Treffen die von den Verbänden in der Vernehmlassung vorgebrachten Einwendungen nochmals untermauert. Einige Anpassungen in der überarbeiteten PPVO-W wie z.B. die Präzisierung bei der Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkplätze inkl. Festlegung einer Bagatellgrenze, Aufhebung der Obergrenze für Benutzerart «Bewohner» im Gebiet D,

Berücksichtigung
verhaltensökonomischer
Erkenntnisse

Präzisierung bei den Sonderregelungen und Verdeutlichung der Besitzstandsgarantie mit Beispielen, dürften im Sinne der Verbände sein.

Espace.mobilité wies zudem auf das Rundschreiben «Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen» der Bundesämter für Umwelt (BAFU) und für Raumentwicklung (ARE) vom April 2013 und vor allem auf die unter anderem darin aufgeführte Studie «Beurteilung verkehrslenkender Massnahmen beim Einkaufsverkehr unter besonderer Berücksichtigung verhaltensökonomischer Erkenntnisse» im Auftrag von espace.mobilité von Fehr-Advice & Partners AG hin. Aus Sicht von espace.mobilité hat sich dadurch Grundlegendes in der Beurteilung von verkehrslenkenden Massnahmen geändert. Der Stadtrat geht in seiner Interpellationsantwort «Anpassungen in der Bewilligungspraxis für Parkplätze aufgrund neuer Erkenntnisse» (GGR-Nr. 2013/057) detailliert auf dieses Rundschreiben und die darin zitierten Studien ein (neben der Studie zur Verhaltensökonomie von FehrAdvice hat der Bund eine Metaevaluation «Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen (VE)» Ernst Basler & Partner und Interface in Auftrag gegeben). Wie der Stadtrat in dieser Antwort darlegt, wird er die Diskussion bezüglich verkehrslenkender Massnahmen weiterhin genau mitverfolgen und auch verhaltensökonomischen Aspekten Beachtung schenken. Doch der Stadtrat sieht die mit dem sGVK definierte Richtung in der Verkehrspolitik durch das Rundschreiben der Bundesämter nicht in Frage gestellt und sieht keine Alternative zum eingeschlagenen Weg, das Verkehrssystem funktionsfähig zu erhalten.

5.2 Vorprüfung des Kantons

Das kantonale Amt für Raumentwicklung (ARE, Baudirektion Kanton Zürich) begrüsst ausdrücklich die neue städtische Parkplatzverordnung mit den darin festgelegten Zielsetzungen. Aus Sicht des ARE entspricht der Revisionsentwurf den gesetzlichen Bestimmungen des Planungs- und Baugesetzes (PBG) und ist ein zentraler Bestandteil der Umsetzung der Massnahme „Parkraumplanung und -bewirtschaftung“ (Nr. MIV2) des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung. Die Regelungen berücksichtigen zudem die kantonalen Interessen in Bezug auf die Verkehrsentwicklung auf den überkommunalen Strassen.

Für die Weiterbearbeitung des Verordnungstextes weist das ARE darauf hin, dass aufgrund der nicht absehbaren Verzögerungen beim Erlass der kantonalen Grundlagen nicht auf den vorliegenden kantonalen PBP-Revisionsentwurf zur Parkierung Bezug genommen werden darf.

Obwohl das ARE die PPVO-W unterstützt, empfiehlt es in den kantonalen Zentrumsgebieten Oberwinterthur/Grüze und Stadtmitte (Reduktionsgebiete A1, A2, B1, B2) eine deutlichere Reduktion der Parkplatzzahl vorzunehmen, um die hohen Zielvorgaben des sGVKs und des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung erreichen zu können. Zudem wird in der Stellungnahme gefordert, dass die Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze lenkungswirksam zu erfolgen hat.

5.3 Positionen aus der öffentlichen Mitwirkung

Aus der öffentlichen Mitwirkung werden zu vielen Themen des Verordnungsentwurfs stark gegensätzliche Positionen geäussert:

	Positionen mit befürwortender Grundhaltung	Positionen mit ablehnender Grundhaltung
Notwendigkeit der Revision	Die Revision ist zwingend notwendig und entspricht den verkehrspolitischen Zielen.	Die Revision ist wirtschaftsfeindlich. Andere Massnahmen sind für die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele besser geeignet.
Zeitpunkt der Revision	Die Revisionsfrist ist von der erheblich erklärten Motion des GGR vorgegeben.	Es soll zuerst die kantonale Teilrevision abgewartet werden.
Berechnung Parkplatzbedarf	Insbesondere in Zentrumsgebieten soll eine stärkere Reduktion vorgeschrieben werden.	Die vorgesehene Parkplatz-Bedarfsberechnung ist zu restriktiv.
Plan der Reduktionsgebiete	Die parzellengenaue Zuordnung der Reduktionsgebiete schafft mehr Rechtssicherheit.	Willkür für Gebietsanpassungen bei Fahrplanänderungen schafft Rechtsunsicherheit.
Sonderregelungen Schichtbetrieb / Betriebsfahrzeuge	Die Sonderregelungen sind zweckmässig.	Die Sonderregelungen müssen grosszügiger ausgelegt werden.
Mobilitätskonzept	Das Mobilitätskonzept ist ein sinnvolles Instrument.	Das Mobilitätskonzept soll nur auf freiwilliger Basis angewendet werden.
Fahrtenmodell	Das Fahrtenmodell wird begrüsst, wenn es zurückhaltend und mit dem Ziel der Verkehrsbeschränkung angewendet wird.	Das Fahrtenmodell ist nicht handhabbar. Es muss ersatzlos gestrichen werden.
Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze	Die Parkplatz-Bewirtschaftung wird als zwingend erachtet.	Die Parkplatz-Bewirtschaftung ist ersatzlos zu streichen. Sie ist kontraproduktiv und greift ins Eigentumsrecht ein.

5.4 Berücksichtigte Einwendungen und sonstige Anpassungen

Aufgrund der öffentlichen Vernehmlassung konnten etliche Anpassungen im Sinne der Antragsstellenden vorgenommen werden. Auch der Baurekursgerichtsentcheid zur Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (März 2013) wurde berücksichtigt. Eine komplette Überarbeitung wurde aber nicht vorgenommen.

Die Änderungen sind:

- In der PPVO-W und im Erläuterungsbericht wurden, wie vom Amt für Raumordnung (Baudirektion Kanton Zürich) verlangt, alle Hinweise auf die kantonale Revision der Parkplatzverordnung (E-PBG und E-PPVO-ZH) gestrichen. Es wird wie konsequent nur auf die kantonale Wegleitung verwiesen. Folgerichtig wurde beim Grenzbedarf (Art. 3, Absatz 2) die Tabelle auf die Werte der kantonale Wegleitung zurückgesetzt.
- Im Erläuterungsbericht wird der Wirkungszusammenhang Parkraumbewirtschaftung - Verkehrserzeugung näher ausgeführt. Für die Parkplatzberechnung werden zusätzliche und aktualisierte Berechnungsbeispiele aufgeführt.
- Im Erläuterungsbericht und in der vorliegenden Weisung wird vertieft auf die Besitzstandsgarantie eingegangen und diese mit konkreten Beispielen veranschaulicht.
- Anpassung Plan der Reduktionsgebiete (ÖV-Güteklasse): Aufgrund von Einwendungen wurden einzelne Änderungen am Plan der Reduktionsgebiete vorgenommen. Diese werden im Bericht über die öffentliche Mitwirkung aufgelistet.
- Grenzbedarf (Art. 3, Absatz 2). Die Nutzungsart „Spezialnutzungen“ in der untersten Tabellenzeile wurde mit "Spitäler" ergänzt.
- Grenzbedarf (Art. 3, neuer Absatz 3 eingefügt). „Bei Mehrfachnutzungen der Parkplätze kann der Grenzbedarf reduziert werden.“
- Massgeblicher Bedarf (Art. 4, Absatz 1): Die Obergrenze für den massgeblichen Bedarf bei der Benutzerart „Bewohner“ im Reduktionsgebiet D aufgehoben.
- Massgeblicher Bedarf (Art. 4, neuer Absatz 3 eingefügt): Für Gebiete mit bereits beschlossenen Massnahmen zur Verbesserung der ÖV-Erschliessungsgüte (z.B. ÖV-Hochleistungskorridor mit Querung Grüze), die jedoch erst in einigen Jahren realisiert werden, wird eine Übergangsregelung mit befristeten Parkplätzen vorgesehen.
- Sonderregelungen (Art. 6, Absatz 2): Neu werden für zusätzliche Parkplätze infolge Schichtwechsel die MIV-Hauptverkehrszeiten statt die ÖV-Betriebszeiten als massgeblich erklärt. Zudem wurde die „kann-Formulierung“ durch „wird“ ersetzt.
- Sonderregelung (Art. 6, Absatz 2 und 3): Es wird explizit festgehalten, dass die Parkplätze für Schichtwechsel und Betriebsfahrzeuge ausschliesslich für diese Nutzungen vorbehalten sind. Fallen diese Nutzungen weg, sind die dafür bewilligten Parkplätze wieder aufzuheben.
- Mobilitätskonzept (Art. 7, Absatz 1): Der Grenzwert für ein Mobilitätskonzept wird von 50 PP (Grenzbedarf, ohne Reduktion gemäss ÖV-Güteklasse) auf 30 Parkplätzen (massgeblicher Bedarf, d.h. mit der Reduktion infolge ÖV-

- Gütekategorie) abgeändert. Das bedeutet insbesondere in den mit ÖV gut erschlossenen Gebieten eine Erhöhung Grenzwertes. Beispiel: Verkaufsgeschäft mit einem Grenzbedarf von 60 PP wird im Gebiet A weniger als 30 PP erhalten. Es kann in diesem Fall kein Mobilitätskonzept verlangt werden.
- Autoarme Nutzungen (Art. 8, Absatz 1): Das Controlling, um eine reduzierten PP-Nachfrage sicherzustellen, wird neu nur bei Bedarf eingefordert. (Dies vermeidet viel administrativen Aufwand bei unproblematischen Fällen).
 - Autoarme Nutzungen (Art. 8, Absatz 2): Auf die nachträgliche Erhebung der Ersatzabgabe, in Fällen bei denen der reduzierte PP-Bedarf wiederholt nicht ausreicht, wird verzichtet. In diesen Fällen werden entweder die nachträgliche Erstellung von Parkplätzen oder geeignete Ersatzmassnahmen verlangt.
 - Leichte Zweiräder (Art. 13): Aufgrund des Baurekursgerichtsentscheids zur Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (März 2013) wurden die Anforderungen an die Ausgestaltung der Veloabstellplätze angepasst. Die Veloabstellplätze müssen nur noch „gut zugänglich“ und an „zweckmässiger Lage“ angeordnet werden. Die generelle Anforderungen „in Eingangsnähe“, und „gedeckt“ und „mit einer zweckmässigen Sicherung gegen Diebstahl versehen“ für Veloabstellplätze von Beschäftigten und Bewohnerinnen und Bewohnern musste aufgrund des BRG-Entscheides gestrichen werden.
 - Kapitel V „Parkraumplanung“ (Art. 20 und 21) und der Erläuterungsbericht wurden wie folgt präzisiert bzw. ergänzt:
 - Zielsetzung der Parkraumplanung (Art. 20): „...zur Umsetzung der verkehrlichen Ziel im städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK 2010) und im kommunalen Richtplan...“
 - Die Bewirtschaftung (Art. 21) hat lenkungswirksam zu erfolgen.
 - Der Begriff öffentlich zugänglich Parkplätze (Art. 21, Absatz 1) wurde präzisiert. „Als öffentlich zugängliche Parkplätze gelten Parkplätze auf öffentlichem Grund sowie allgemein zugängliche Kunden- und Besucherparkplätze von Einkaufs-, Gastronomie- und Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen“.
 - Für die Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze (Art. 21, Absatz 2) wurde eine Bagatellgrenze von 10 Parkplätzen pro Parkieranlage eingeführt. Zudem wurde dem Stadtrat die Kompetenz gegeben, gebietsweise höhere Bagatellgrenzen festzulegen und in begründeten Fällen einzelne Nutzungen und Gebiete aus der Bewirtschaftungspflicht zu entlassen.
 - Kompetenzdelegation (Art. 22): Es wurde präzisiert, dass der Stadtrat den Plan der Reduktionsgebiete (ÖV-Gütekategorie) nur anpasst, wenn es erhebliche Veränderungen gibt. Zudem wird im Erläuterungstext der PPVO-W darauf hingewiesen, dass sich die Ermittlung der Erschliessungsqualität auf die Methode und die Kriterien der kantonalen Wegleitung und entsprechende Nachfolgeregelungen bezieht. Das heisst, beim Plan der Reduktionsgebiete ändert sich nur etwas, wenn sich die ÖV-Erschliessung eines Areals erheblich verändert. (Das schliesst die in Einwendungen befürchtete Willkür aus).

2.1 Nicht berücksichtigte Einwendungen

Im Bericht „Revision Parkplatzverordnung Winterthur - Bericht über die öffentliche Mitwirkung vom 22. Juni bis 7. September 2012“ werden die nicht berücksichtigten Einwendungen ausführlich beantwortet. Aus diesem Grund wird an dieser Stelle auf eine Auflistung der nicht berücksichtigten Einwendungen verzichtet.

6 Berechnungsbeispiele zur PPVO-W

Die nachfolgenden Berechnungsbeispiele zeigen, dass mit der Parkplatzverordnung nur für Bauvorhaben innerhalb der kantonalen Zentrumsgebiete Oberwinterthur/Grüze und Stadtmitte eine Praxisänderung gegenüber der heute geltenden Dienstanweisung stattfindet. Hier ist eine zurückhaltendere Bewilligung von Parkplätzen aufgrund der städtischen Entwicklungsziele und der limitierten Verkehrskapazitäten notwendig.

In der Planungszone im Zentrumsgebiet Oberwinterthur/Grüze besteht noch ein grosses Entwicklungspotenzial. Wichtig ist daher, dass die PPVO-W einen Spielraum für die freiwillige Reduktion der Parkplatzzahlen und für massgeschneiderte Lösungen z.B. mittels Fahrtenmodellen vorgibt.

Die maximalen Bedarfswerte im übrigen Stadtgebiet entsprechen der bisherigen Praxis gemäss Dienstanweisung vom Februar 2011.

Interessant ist der Vergleich mit der neuen Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (2010): Bei allen untersuchten Beispielen würde die Stadt Zürich noch tiefere Parkplatzzahlen festlegen.

Anhand der Beispiele wird auch ersichtlich, wie vor Inkrafttreten der Dienstanweisung deutlich mehr Parkplätze bewilligt wurden, als heute zulässig wären.

Anders zeigt sich die Situation bei den Motorrad- und Veloabstellplätzen. Für Motorräder gab es bisher keine Bestimmungen und für Veloabstellplätze wurden erst in den letzten Jahren, gestützt auf die kantonale Wegleitung, fallweise Festlegungen getroffen. Die Parkplatzverordnung gibt neu eine einheitliche Praxis vor, die sich am effektiven durchschnittlichen Bestand an Zweirädern in der Velostadt Winterthur orientiert.

Legende zu den Beispielen:

mBGF: Massgebliche Bruttogeschossfläche
 DA: Dienstanweisung
 PP: Auto-Parkplatz
 VP: Veloabstellplatz
 MP: Motorradabstellplatz

Quelle Kartenmaterial:

Vermessungsamt Winterthur, Bundesamt für Landestopografie swisstopo

Überbauung Archareal, Altstadt

Reduktionsgebiet A1, kantonales Zentrumsgebiet Stadtmittle

<i>Nutzungsweise [mBGF]:</i>		
Wohnen (68 Whg.)	7'456 m ²	
Gastronomie	1'114 m ² / 200 Sitzplätze	
Büro	4'153 m ²	
Lagerflächen	2'734 m ²	
Verkauf	13'399 m ²	
Gesamtfläche	28'856 m²	

	Bewilligt 2009*	PPVO-W	DA 2011	Stadt Zürich***
PP (min.-max.)	157⁸	72-134	145	56-101
VP (min.)	300	462**	458**	304
MP (max.)	-	11-20	-	6-10

* nach Dienstanweisung 2008

** VP für Besucher/innen u. Kunden/innen Verkauf mit Mittelwert 1 VP/100 m² mBGF gerechnet (Mix Lebensmittel / Nicht Lebensmittel).

*** Annahmen für die Berechnung der PP-Zahl Stadt Zürich: Erschliessungsqualität Gebiet B, Normalbedarf: Dienstleistungen: 1 PP pro 165 m², Verkauf: 1 PP pro 130 m², Lagerflächen: 1 PP pro 500m²

⁸ Dazu dürfen 101 PP als Teilersatz des Parkhauses Arch erstellt werden. Die Gesamtzahl der PP beträgt demgemäss neu 258.

Wohn- und Gewerbeüberbauung "roy", Neuhegi-Grüze

Reduktionsgebiet B2, Kantonales Zentrumsgebiet Oberwinterthur / Grüze

<i>Nutzungsweise [mBGF]:</i>		
Wohnen (221 Wohnungen)	29'742 m ²	
Gewerbe	2'823 m ²	
Gesamtfläche	32'565 m²	

	Bewilligt 2012*	PPVO-W	Dienstanweisung	Stadt Zürich
PP (min.-max)	206	147-244	263-313	106-186
VP (min.)	650	814	814	761
MP (min.)	-	22-37	-	11-19

* Gemäss Antrag Bauherrschaft

** Annahmen für die Berechnung der PP-Zahl Stadt Zürich: Erschliessungsqualität Gebiet C, Normalbedarf: Dienstleistungen: 1 PP pro 120 m²

Wohn- und Gewerbeüberbauung "Max" Helvetia, Neuhegi-Grüze

Kantonales Zentrumsgebiet Oberwinterthur / Grüze

Reduktionsgebiet B2 mit Übergangslösung gemäss Art. 2 Abs. 3 PPVO-W

<i>Nutzungsweise [mBGF]:</i>		
Wohnen (141 Wohnungen)	16'331m ²	
Gewerbe	1'169 m ²	
Gesamtfläche	17'500 m²	

	Bewilligt 2008	PPVO-W	DA 2011	Stadt Zürich**
PP (min.-max.)	158	71-119 (+ max. 81*)	129-156	58-102
VP (min.)	300	422	422	416
MP (min.)	-	11-18	-	6-10

* Befristet zusätzlich zulässiger prov. PP bis zur Realisierung der ÖV-Gütekategorie B (Übergangslösung)

** Annahmen für die Berechnung der PP-Zahl Stadt Zürich: Erschliessungsqualität Gebiet C, Normalbedarf: Dienstleistungen: 1 PP pro 120 m²

Wohnüberbauung Maienried, Wülflingen

Reduktionsgebiet B

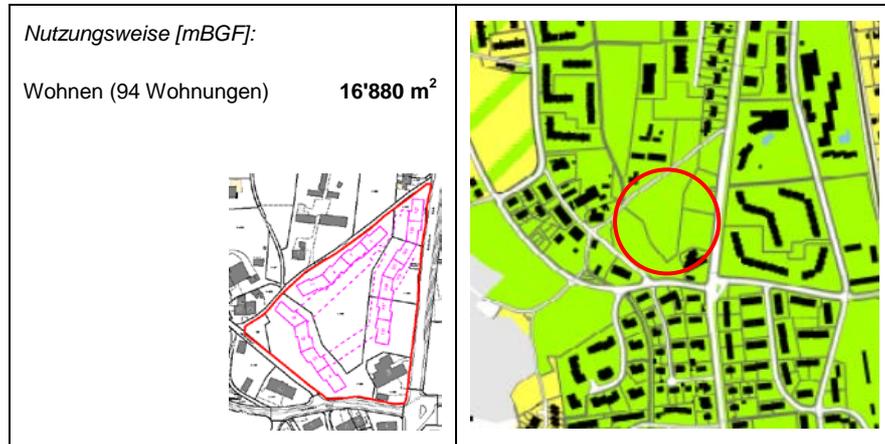
<p><i>Nutzungsweise [mBGF]:</i></p> <p>Wohnen (9 Einfamilienhäuser) 1'170 m²</p>	
---	--

	Bewilligt 2008	PPVO-W	Dienstanweisung	Stadt Zürich*
PP (min.-max)	18	7-13	11-13	6-9
VP (min.)	-	29	29	29
MP (min.)	-	1-2		1

* Annahme für die Berechnung der PP-Zahl Stadt Zürich: Erschliessungsqualität Gebiet D

Wohnüberbauung Baumgarten, Oberwinterthur

Reduktionsgebiet B

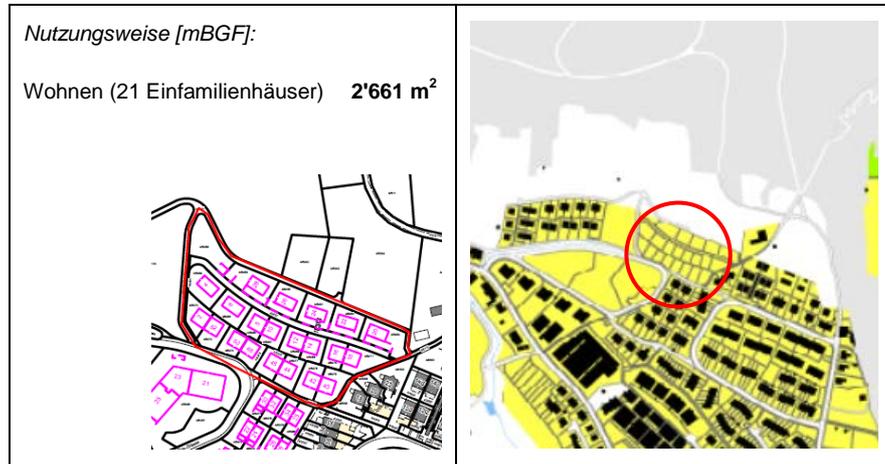


	Bewilligt 2008	PPVO-W	DA 2011	Stadt Zürich*
PP (min.-max)	141	70-146	124-153	84-134
VP (min.)	200	422	422	422
MP (min.)	-	11-22	-	8-13

* Annahme für die Berechnung der PP-Zahl Stadt Zürich: Erschliessungsqualität Gebiet D

Wohnüberbauung Dättneu, Töss

Reduktionsgebiet C



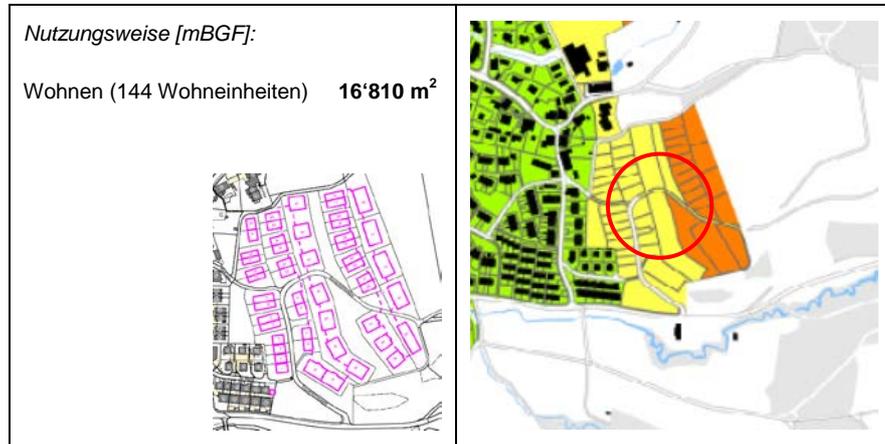
	Bewilligt 2011*	PPVO-W	DA 2011	Stadt Zürich**
PP (min.-max)	36	16-30	25-30	13-21
VP (min.)		67	67	67
MP (min.)		2-5		1-2

* nach Dienstanweisung 2008

** Annahme für die Berechnung der PP-Zahl Stadt Zürich: Erschliessungsqualität Gebiet D

Wohnüberbauung Oberseen, Seen

Reduktionsgebiet C



* nach Dienstanweisung 2008

	Bewilligt*	PPVO-W**	DA 2011	Stadt Zürich***
PP (min.-max)	285	132- nach oben offen	176-208	98-161
VP (min.)	204	420	420	420
MP (min.)	-	20 – nach oben offen (je nach Anzahl PP)	-	10-16

** Gemäss PPVO-W, Plan Reduktionsgebiete liegt Hälfte der Wohnsiedlung in Reduktionsgebiet D, wo es für Bewohner/innen-PP keine Obergrenze gibt

*** Annahme für die Berechnung der PP-Zahl Stadt Zürich: „Übriges Gebiet“

7 Statistische Grundlagen

Städtevergleich Mobilität der Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich, Dezember 2012

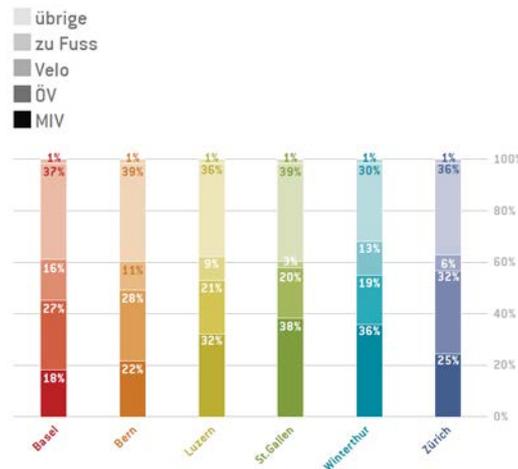


Abbildung: Modalsplit: Anteil der Verkehrsmittel an den durch die Stadtbevölkerung zurückgelegten Wege (massgebend ist das Hauptverkehrsmittel)

Distanz	Basel	Bern	Luzern	St. Gallen	Winterthur	Zürich
bis 1 km	6%	5%	6%	5%	8%	7%
> 1 bis 3 km	23%	21%	23%	26%	27%	23%
> 3 bis 5 km	24%	19%	23%	17%	21%	16%
> 5 km	47%	55%	48%	51%	45%	55%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Abbildung: Anteil verschiedener Distanzen von MIV-Fahrten (bezogen auf Wege als Hauptverkehrsmittel)

Kommentar: Das Auto wird häufig auch für kurze Strecken gebraucht. Gemäss dem Städtevergleich Mobilität liegen in Winterthur 55% aller Autofahrten der städtischen Bevölkerung in einem Streckenbereich unter 5 km, zudem sind mindestens 8 % der Fahrten in Winterthur kürzer als 1 km. Auch wenn ein Teil dieser kurzen Autofahrten auf kombinierte Wegketten zurückzuführen sein dürfte (wer morgens mit dem Auto zur Arbeit fährt, nimmt z.B. auf dem Heimweg für den kurzen Weg zwischen Büro und Supermarkt in der Regel auch das Auto), könnte ein anderer Teil auch zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden.

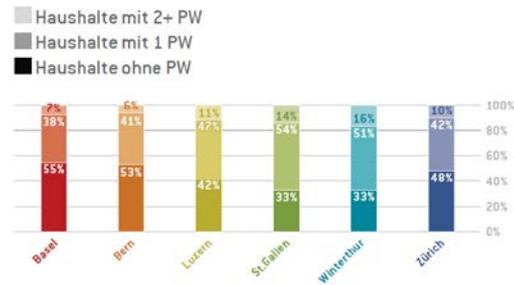
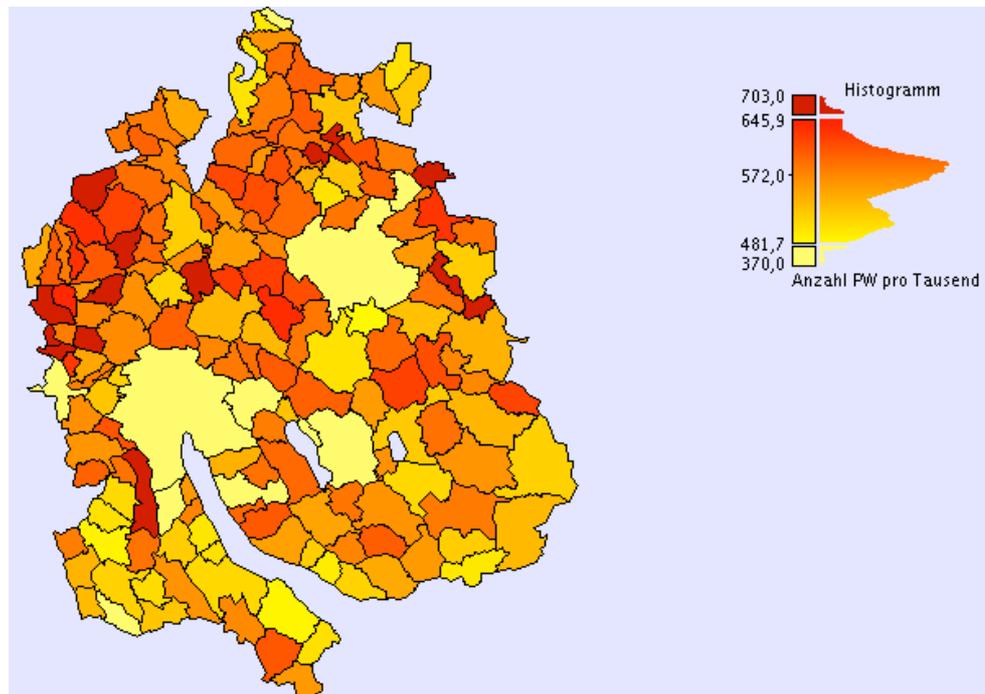


Abbildung: Autobesitz in Haushalten

Kommentar: 33% der Haushalte in Winterthur besitzen kein Auto. Nur 16% der Haushalte besitzen mehr als 1 Auto.

Der Motorisierungsgrad 2008 pro Gemeinde:

in Anzahl PW pro Tausend Einwohner



Quelle: Statistisches Amt des Kt. Zürich

Entwicklungstrend: Das Statistische Amt des Kt. Zürich hat in den Städten einen sinkenden Motorisierungsgrad (in PW / 1'000 E) festgestellt. Insbesondere in den gut ÖV-erschlossenen Gemeinden und Städten ist eine Abnahme zu verzeichnen, während in peripheren Gemeinden der Motorisierungsgrad immer noch zunimmt.

Einige Beispiele der Veränderung des Motorisierungsgrades 2003 bis 2008 von Gemeinden im Raum Winterthur:

Stadt Winterthur - 1,1%

Wiesendangen - 5,8%

Brütten - 4,1%

Bertschikon + 29,9%

Parkplatznachfrage bei Wohnungen

Zahlen von Credit Suisse Real State Asset Management 2012:

In den 78 vollvermieteten Wohnungen der CS in Winterthur waren von 104 Parkplätzen 26 (25 %) unvermietet. Im Durchschnitt sind in den CS Wohnliegenschaften in sehr gut erschlossenen Gemeinden 29 % der vorhandenen Parkplätze unvermietet.

Anteil Motorräder (in % des Personenwagenbestandes)

Kanton Zürich 2010: 657'425 PW, 97'597 Motorräder → 14,8%

Quelle: http://www.statistik.zh.ch/internet/justiz_innere/statistik/de/statistiken/daten/excel.html, 26.11.2011

Stadt Winterthur 2010: 42'340 PW, 6'490 Motorräder > 15,3%

Quelle: Stadt Winterthur, Raum- und Verkehrsplanung, T_13_02 Motorfahrzeugverkehr

Verkehrssituation der Stadt Winterthur gemäss Verkehrsbericht 2011

Das Verkehrsaufkommen auf den Hauptachsen der Stadt Winterthur ist weiterhin sehr hoch. Mehrverkehr auf diesen Achsen bewirkt eine Verschlechterung des Verkehrsflusses und längere Fahrzeiten für den öffentlichen Verkehr.

Die Haupteinfallachsen, wie beispielsweise Zürcher- oder Wülflingerstrasse, sind heute so stark be- und zum Teil überlastet, dass in den Hauptverkehrszeiten kein zusätzlicher Verkehr mehr abwickelt werden kann. Mehrverkehr auf diesen Achsen bedeutet in der Regel eine Ausdehnung der Hauptverkehrszeiten. Die Zürcherstrasse weist von den erfassten Zählstellen den höchsten Tagesverkehr an einem Werktag auf. Über 27 000 Fahrzeuge haben am 10. Mai 2011 während 24 Stunden diesen Strassenabschnitt im Bereich Schlosstal- bis Untere Briggerstrasse passiert. Dies ist ein ausgesprochen hoher Wert für eine zweispurige Strasse. Schon wenig Mehrverkehr führt auf diesen Achsen zu einem stockenden Verkehrsfluss, zu mehr Stau und zu weiteren Fahrzeitverlusten im öffentlichen Verkehr.

8 Grundlagenverzeichnis

BAFU, ARE (2013): Rundschreiben der Bundesämter zum Projekt «Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen», Ergänzung der Vollzugshilfe «Verkehrsintensive Einrichtungen», 9. April 2013

Baudirektion Kanton Zürich (1997): Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen
Oktober 1997

Ernst Basler + Partner / Interface Politikstudien im Auftrag von BAFU und ARE (2012): Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen (VE)

FehrAdvice & Partners im Auftrag von espace.mobilité (2012): Beurteilung verkehrslenkender Massnahmen beim Einkaufsverkehr unter besonderer Berücksichtigung verhaltensökonomischer Erkenntnisse

Städtevergleich Mobilität der Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich, Dezember 2012

Stadt Winterthur (2012): Verkehr Stadt Winterthur 2011, Statistische Werte, Amt für Städtebau, Abteilung Raum und Verkehr, November 2012

Stadtrat Winterthur (2009): Teilrevision PBG, Vernehmlassung zu den Vorschriften über die Parkierung, 9. Dez. 2009

Stadt Winterthur (2011): Dienstanweisung betreffend Berechnung Parkplatzzahl im Baubewilligungsverfahren, 2. Februar 2011 (SR.08.344-4)

Stadt Winterthur (2011): Massnahmenplan Luftreinhaltung 2010, 14. April 2011

Stadt Winterthur, Amt für Verkehr Kanton Zürich (2011): Städtisches Gesamtverkehrskonzept Winterthur (sGVK 2010), Schlussbericht Juli 2011

Stadt Winterthur (2011): Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK). Grossstadt Winterthur, Schriftenreihe zur Zukunft, Nr. 2 vom September 2011

Schweizerischer Verband der Strassen und Verkehrsfachleute VSS (2011): SN 640 065 Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen, Gültig ab 1. August 2011

Anhang 1: Richtlinie für Mobilitätskonzepte

Arbeitsgrundlage gestützt auf die PPVO-W

Zweck Mobilitätskonzepte

Bessere Abstimmung aller Verkehrsteilnehmenden dank Mobilitätskonzepten

Mobilitätskonzepte zeigen für örtliche Verhältnisse Massnahmen auf, die den induzierten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr abstimmen.

Einsatzmöglichkeiten von Mobilitätskonzepten

Der Stadtrat kann den Einsatz von Mobilitätskonzepten in bestimmten Situationen verlangen

Gestützt auf Art. 7 PPVO-W kann der Stadtrat für Projekte mit mehr als 30 Parkplätze (massgeblicher Bedarf) Mobilitätskonzepte verlangen:

- a) bei sich abzeichnenden Überlastungen auf dem übergeordnetem Strassennetz
- b) bei Unterschreitung der Pflichtparkplatzzahl (autoarme Nutzung, Schutzobjekt)
- c) bei Bauten und Anlagen mit mehr als 100 PP⁹/ha anrechenbare Grundstücksfläche
- d) bei der Aufhebung einer nutzungsbezogenen Zuordnung von Parkplätzen und / oder Erhöhung der Parkplatzzahlen im Rahmen von Fahrtenmodellen
- e) für Gestaltungspläne mit erhöhter Ausnützung, mit besonderen Nutzungsweisen, spezifische Anforderungen an die Erschliessung oder in bezüglich Verkehrsaufkommen empfindlichen Lagen
- f) für Stark Verkehrserzeugende Nutzungen (SVN¹⁰) an Lagen mit beschränkten Verkehrskapazitäten.

Pflichtinhalt von Mobilitätskonzepten

Im Sinne eines Qualitätscontrollings sollten Mobilitätskonzepte mindestens die angeführten Aspekte behandeln

Die Buchstaben in Klammer beziehen sich auf die PPVO-W¹¹.

Thema	Mögliche Inhalte / Aussagen zu...
1. Erarbeitung durch Fachperson	<i>Erarbeitung Mobilitätskonzept durch ausgewiesene Fachperson erforderlich</i>
2. Ziel, Zweck und Zuständigkeit (a)	<p><i>Ziele wie</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Höchstmögliche Benutzung des ÖV's und LV's</i> – <i>Induzierter Verkehr auf Kapazitätsreserven des Strassenverkehrs abstimmen</i> – <i>weitere (je nach lokalen Anforderungen)</i> <p><i>Zuständigkeiten:</i> <i>Bauherrschaft erstellt und betreibt Mobilitätskonzept (inkl. Controlling, Monitoring)</i></p>

⁹ PP = Parkplätze, Abstellplätze für Personenwagen

¹⁰ Aktualisierte SVN-Definition gemäss Ergänzungsplan Neuhegi-Grüze Art. 2, 25.9.2013:

"1) Als stark verkehrserzeugende Nutzungen (SVN) gelten Bauten und Anlagen, die ganz oder teilweise Verkaufs-, Gastronomie- oder Freizeitnutzungen dienen, und

a. für diese Nutzungen pro Hektare massgeblicher Grundfläche gemäss § 259 PBG mindestens 120 Abstellplätze für Personenwagen aufweisen,

b. für diese Nutzungen über zehn Fahrten pro 100 m2 massgebliche Bruttogeschossfläche pro Tag erzeugen oder

c. der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen.

2) Nicht als SVN gelten Bauten und Anlagen mit höchstens 50 Abstellplätzen für Personenwagen für Verkaufs-, Gastronomie- und Freizeitnutzungen.

¹¹ PPVO-W = Verordnung über Fahrzeugabstellplätze, Parkplatzverordnung Winterthur

3. Projekt	<i>Beschrieb Projekt mit wichtigsten Eckdaten (Nutzung, Nutzflächen, Anzahl Parkplätze, MIV -/ LV-Erschliessung, ÖV-Angebot, ÖV-Erschliessungsgüte, LV-Einbindung)</i>
4. Zusammenspiel von Parkplatzangebot und erwarteter Parkplatznachfrage (b)	<i>Gut nachvollziehbare Berechnung des PP-Bedarfs & Auflistung des PP-Angebotes (je Benutzergruppe) Berechnung PP-Bedarf gemäss neuer PPVO-Winterthur Parkplätze als Zahl (Maximum für Personenwagen, Motorräder; Minimum für Velo) festlegen; Option: evtl. Fahrtenkontingente definieren (siehe Richtlinie Fahrtenmodell)</i>
5. Ausstattung Parkieranlagen (c)	<i>Auflademöglichkeit für Elektro-Fahrzeuge vorsehen Voraussetzungen für Ausfahrtdosierung schaffen (bei grösseren Anlagen z.B. > 100 Parkplätze)</i>
6. Monetäre Parkplatzbewirtschaftung (d)	<i>Kurzzeit-Parkplätze: Festlegung lenkungswirksamer Gebührenehöhe (evtl. ausgenommen Bewohner) ab der ersten Minute; Gebührenehöhe in Abstimmung auf städtisches Bewirtschaftungskonzept; Mindestsatz festlegen; evt. Anreizsystem mit Tarif, sodass Kundschaft auf verkehrsschwächere Wochentage / Tageszeiten gelenkt wird Langzeit-Parkplätze: Tages-, Wochen-, Monats- und Jahrestarife für Festvermietung (allenfalls ohne Parkplatz-Zuteilung) Minimum: Voraussetzung für Gebührenerhebung sind "zu schaffen"</i>
7. Integration in übergeordnetes Parkleitsystem (PLS) (e)	<i>Eingliederung ins städtische Parkleitsystem bei öffentlich zugänglichen Parkieranlagen mit mehr als 100 Parkplätzen inkl. Beteiligung an Investitions- / Betriebskosten sowie die Lieferung der Daten verlangen.</i>
8. Information/ Anreize zur Benutzung des ÖV's	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Finanzielle Unterstützung Mitarbeiter ÖV-Abonnemente (Ökobonus)</i> – <i>Benutzerinformation zu aktuellen Verkehrsverhältnissen auf dem öffentliche Strassennetz (ÖV & MIV)</i>
9. Information/ Anreize zur Benutzung des LV's	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Anzahl Velo-Abstellplätze gemäss neuer kommunalen PPVO-Winterthur (Untergrenze)</i> – <i>Anforderungen zur Anordnung, Ausstattung: Lage bei Haupteingängen, hindernisfrei zugänglich, gut beleuchtet, einsehbar, teils wettergeschützt, Schliessfächer für Velokleider und Helm, Duschköglichkeit etc.</i> – <i>Einsatz Betriebsvelos / Betriebs-e-bikes</i> – <i>Auflademöglichkeiten e-bikes bereitstellen</i>
10. Bedarfsgerechtes Car-Sharing-Angebot	<i>Minimale Platzzahl Car-Sharing (z.B. Mobility); Anordnung an optimaler Lage</i>
11. Wohnnutzung: Unterschreitung Minima-PP-Bedarfszahlen möglich	<i>In Verbindung mit verbindlichen Massnahmen, können Parkplätze unter Minima reduziert werden; Verzicht auf Erhebung der Ersatzabgaben bei optionaler Sicherung von Ersatzmassnahmen (bei allfälligen Missständen im Vollzug); z.B. Fläche reservieren für allfällig erforderliches Parkhaus.</i>

<p>12. Monitoring (f)</p>	<p><i>Erstellungspflicht Monitoringkonzept mit</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Nutzung Parkplätze für Kunden / Beschäftigte</i> - <i>Ein- und Ausfahrten der Anlagen</i> - <i>Überprüfung Verkehrssituation im Umfeld</i> - <i>Messgrössen / Art der Erhebung</i> - <i>Periodizität</i> - <i>Erhebung durch wen</i> - <i>Berichterstattung, Information</i> - <i>Vergleich mit Ziel- / Grenzwerten</i>
<p>13. Massnahmen, sofern Ziele nicht erreicht werden (g)</p>	<p><i>Auflistung möglicher (planerischer, rechtlicher oder organisatorischer) Massnahmen, welche ergriffen werden können / müssen, wenn Monitoring zeigt, dass Ziele nicht erreicht werden</i></p>
<p>14. Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden (g)</p>	<p><i>Gründe für Sanktionen: ... zeigt das Monitoring, dass die Wirkung des Mobilitätskonzeptes nicht ausreicht,</i></p> <p><i>Zuständigkeiten festlegen</i></p> <p><i>Mögliche Sanktionen (muss / kann-Regelungen):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Erhöhung Parkplatzgebühr für Mitarbeitende</i> - <i>Erhöhung Parkplatzgebühr mit Lenkungswirkung für Besucher und Kunden</i> - <i>Abgabe pro zusätzliche Fahrt (bei Fahrtenmodellen)</i> - <i>Einführung einer Ausfahrtdosierung</i> - <i>Erhöhung Anreize zur Benützung ÖV</i> - <i>Betriebsbeitrag an ÖV-Erschliessung</i>

Rechtliche Sicherung von Mobilitätskonzepten

Im Rahmen
...von Sondernutzungsplänen

... des Baubewilligungsverfahrens

als Eintrag im Grundbuch

- Landverkauf / Sondernutzungsplanung:
Anforderung formulieren, dass das Mobilitätskonzept zwingend mit der Baubewilligung genehmigt werden muss (evtl. schriftliche Vereinbarung zwischen Grundeigentümer / Bauherrn und Stadt unterzeichnen, bevor Kaufvertrag oder Sondernutzungsplan genehmigt wird).
- Baubewilligung:
Unterzeichnung Vereinbarung zwischen Grundeigentümer / Bauherrn und Stadt.
- Anmerkung im Grundbuch, soweit zweckmässig und rechtlich möglich.

Zuständigkeiten

Thema	Zuständigkeit
<p>Erstellung Mobilitätskonzept (inkl. Controlling, Monitoring)</p>	<p>Bauherr-/ Grundeigentümerschaft beauftragt ausgewiesene Fachplaner</p>
<p><i>Begleitung Mobilitätskonzept durch Stadt Winterthur</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Vertretung gegenüber Bauherr- / Grundeigentümerschaft</i> - <i>fachliche Inputs (z.B. Zusammenspiel Parkplatz-Angebot und Nachfrage, Parkplatzbewirtschaftung, planerische/rechtliche/organisatorische Massnahmen sowie Sanktionen wenn Ziele nicht erreicht werden)</i> - <i>Beizug anzuhörender städtischer Stellen</i> 	<p>Amt für Städtebau, Abteilung Raum und Verkehr</p>

Anhang 2: Richtlinie für Fahrtenmodelle

Arbeitsgrundlage gestützt auf die PPVO-W

Ziel und Zweck Fahrtenmodelle

Ziel

Folgende Ziele sollen durch den Einsatz von Fahrtenmodellen erreicht werden:

- Mit Fahrtenmodellen sollen Nutzungen mit erheblichem Verkehrsaufkommen an raumplanerisch geeigneten und erwünschten Lagen trotz Vorbelastung (Luft, Lärm, Strassenkapazitäten) zugelassen werden können.
- Fahrtenmodelle sollen nicht nur im Rahmen von Sondernutzungsplänen, sondern beispielsweise auch bei Arealüberbauungen realisiert werden können.
- Den Grundeigentümern soll mehr Flexibilität bezüglich der Nutzungszuordnung und Doppelnutzungen von Parkplätzen¹² gegenüber der PPVO-W¹³ angeboten werden (ökonomischere Mehrfachnutzungen von Parkplätzen ermöglichen).
- Grundeigentümerschaft und Betriebsorganisation sind mit in die Verantwortung nehmen.

Zweck

Durch den Einsatz von Fahrtenmodellen wird anstelle von (oder zusätzlich zu) maximalen Parkplatzzahlen eine höchstzulässige Fahrtenzahl (Summe der Zu- und Wegfahrten) pro gewählter Zeiteinheit (z.B. Tag, Jahr, Wochentagen, Spitzenstunden) definiert. Dabei sind die aktuellen und zu erwarteten Strassenkapazitäten zu berücksichtigen. Es sind die effektiv generierten Fahrten ausschlaggebend, welche das Strassennetz zusätzlich aufnehmen können muss.

Einsatzmöglichkeiten der Fahrtenmodelle

Fahrtenmodelle können nicht überall eingesetzt werden. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass Fahrtenmodelle insbesondere geeignet sind für:

Eignung

- geschlossene Areale mit möglichst wenig Zu- und Wegfahrtmöglichkeiten
- gute Erschliessung mit dem ÖV; dadurch wird das Risiko der Fahrtenüberschreitung minimiert und die Integration in ein Verkehrs- / Mobilitätsmanagement erleichtert
- klare Vorstellungen über künftige Arealnutzungen; Unsicherheiten bezüglich Nutzungen (Nutzungsweisen / Nutzflächen) sollten nicht grösser sein als +/- 20%
- breiten Nutzungsmix, hohe Nutzungsdichte
- Nutzungen mit grossem Parkplatzspitzenbedarf
- Einigkeit unter den involvierten Grundeigentümerschaften
- zentrale Bewirtschaftung aller Parkierungsanlagen (vom Fahrtenmodell) durch eine unabhängige Betriebsorganisation
- Areale ohne Ausweichmöglichkeiten auf benachbarte Parkierungsanlagen, ausserhalb des Fahrtenmodell-Perimeters
- mehr als 150 Parkplätze oder mehr als 2'000 Fahrten / Tag oder mehr als 4'000 Personenbewegungen / Tag

¹² PP = Parkplätze, Abstellplätze für Personenwagen

¹³ PPVO-W = Verordnung über Fahrzeugabstellplätze, Parkplatzverordnung Winterthur

Pflichtinhalt Fahrtenmodelle und ergänzende Regelungen

Pflichtinhalt

Fahrtenmodelle müssen mindestens folgende Aspekte beinhalten:

Thema	Inhalte / Aussagen zu...
1. Ziel, Zweck und Zuständigkeit (a)	<i>Beschreibung der Ziele und des Zwecks inkl. Begründung der Fahrtenbeschränkung</i> <i>Zuständigkeit:</i> <i>Bauherrschaft erstellt und betreibt Fahrtenmodell (inkl. Controlling, Monitoring)</i>
2. Projekt	<i>Beschreibung Projekt mit wichtigsten Eckdaten (z.B. Nutzung, Nutzflächen, Anzahl Parkplätze, ÖV-/ MIV-/ LV-Erschliessung).</i>
3. Verkehrsgutachten (b)	<i>Erwartete Verkehrserzeugung und Machbarkeitsnachweis (Ausarbeitung durch ausgewiesene Fachperson).</i>
4. Zulässige Fahrtenzahl (c)	<i>Zusammenspiel zwischen Parkplatz- und Fahrtenzahl (Herleitung und Begründung)</i> <i>Mindestens zulässige Jahreszahl definieren; fallbezogen auch zeitbezogene Spitzenwerte oder Unterscheidung in Tag- und Nachtkontingente; z.B.:</i> <ul style="list-style-type: none"> – <i>max. Ein- und Ausfahrten / Stunde während Hauptverkehrszeiten¹⁴; dies dient zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit der kritischen Verkehrsknoten (Berücksichtigung Staulängen, Wartezeiten etc.)</i> – <i>max. Ein- und Ausfahrten / Tag; dies dient der Wahrung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes</i> – <i>max. Ein- und Ausfahrten zwischen 22.00 und 6.00; dies dient zur Einhaltung kritischer Lärmgrenzwerte (nachts)</i> – <i>max. Fahrtenzahl / Fahrleistung pro Jahr; dies dient der Beschränkung der Luftschadstofffrachten oder CO₂-Fracht</i>
5. Aufsetzen von speziellen vertraglichen Regelungen (d)	a) <i>Unterbindung der Mietmöglichkeit von Stellplätzen in der Umgebung</i> b) <i>Regelung der Übertragungsmöglichkeit von Fahrten</i>
6. Controlling, Monitoring (e, f)	<i>Institutionalisierung einer unabhängigen Betriebsorganisation (Management Fahrten, evtl. auch Parkplatzmanagement, Fahrtenkontrolle).</i> <i>Regelung der Fahrtenkontrolle (mindestens tägliche Fahrtenerhebung und mindestens jährliche Berichterstattung an Stadt).</i>
7. Festlegung von Massnahmen / Sanktio-	<i>Massnahmen zur Einhaltung der Fahrtenzahl:</i>

¹⁴ Hauptverkehrszeiten sind zwischen 07.00 – 09.00 und 16.00 – 19.00

Thema	Inhalte / Aussagen zu...
nen, sofern Ziele nicht erreicht werden (g)	<i>a) automatisch wirkende Sanktionen bei Überschreitung der zulässigen Fahrtenzahl</i> <i>b) zusätzliche rechtliche oder organisatorische Massnahmen bei wiederholter Überschreitung der zulässigen Fahrten</i> <i>c) explizite Regelung, dass die Stadt berechtigt ist, Abgaben zu erheben</i>
8. Regelung des Anpassungsverfahrens von Fahrtenmodellen	<i>Wann muss das Fahrtenmodell angepasst / neu berechnet werden (Projektänderungen, höhere / niedrigere Anzahl PP, ...).</i>
9. Integration in übergeordnetes Parkleitsystem (PLS)	<i>Eingliederung ins städtischen Parkleitsystem bei öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen mit mehr als 100 Parkplätzen inkl. Beteiligung an Investitions- und Betriebskosten verlangen.</i>

Ergänzende Elemente

Nach Bedarf werden folgende Elemente ergänzt:

- Regelung der Parkplatzbewirtschaftung (v.a. für öffentlich zugängliche Parkplätze)
- Flankierende Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs
- Massnahmen zur Optimierung der ÖV-Erreichbarkeit
- Etappierung
- weitere flankierende Massnahmen (Mobilitätskonzept, Information, Öffentlichkeitsarbeit)

Berechnung der maximal zulässigen Fahrtenzahl

Berechnung erfolgt in 3 Schritten

Die Zahl der zulässigen Fahrten soll in einem plausiblen Verhältnis zur maximal zulässigen Parkplatzzahl liegen. Allerdings soll der Vorteil der Doppelnutzung sowie die flexible zeitliche Verteilung genutzt werden können. Die Fahrtenzahl berechnet sich in 3 Schritten:

- 1) Bestimmung der Anzahl der zulässigen Parkplätze gemäss PPVO-W
- 2) Ermittlung der Fahrtenzahl aufgrund der Spezifischen Verkehrserzeugungsrate (SVER) und der jeweiligen Betriebstage
- 3) Definitive Festlegung der maximalen Fahrtenzahl sowie allenfalls der maximalen Parkplatzzahl aufgrund der Strassenkapazitäten und der Vorgabe der Umweltschutzgesetzgebung

Um ein plausibles, abgestimmtes Verhältnis zwischen Parkplatzzahl und maximaler Fahrtenzahl zu erhalten, sind nachstehend Umrechnungstabellen angeführt. Diese resultieren aus Erfahrungswerten und Forschungsergebnissen. Massgebend sind die Spezifische Verkehrserzeugungsrate je Nutzung und Parkplatz mal der Betriebstage je Nutzung:

Umrechnungstabelle SVER¹⁵

Kategorie	Anzahl Fahrten / PP Standard	Anzahl Fahrten / PP Intensiv / Schicht
Wohnen	2.5	
Besucher	2.5	
Beschäftigte	2.5	3.5
Kunden Büro, Verwaltung, etc.	4.0	5.0
Kunden publikumsorientierte Dienstleistung	5.0	10.0
Kunden Restaurants	8.0	15.0
Kunden Verkauf, Freizeit	4.0	8.0
Kunden Verkauf an MIV-gebundene Märkte	8.0	15.0
Kunden Messe / Kongress	4.0	8.0

Betriebstage je Nutzung

Kategorie	Betriebstage
Wohnen, Hotel	365
Besucher/innen	365
Beschäftigte	275 (- 365)
Kunden Büro, Labors, Praxen	275 (- 365)
Kunden Verkauf	305
Kunden Restaurants	305 - 365
Kunden Freizeit (Kino, Erlebnis, Theater, ...)	(305 -) 365
Kunden Messe / Kongress	individuell festzulegen

Ermessensspielraum

Ist der zulässige Bereich der Fahrtenzahl gemäss Punkt 2 berechnet, so gibt es einen gewissen Ermessensspielraum. Je nach Verkehrskapazitäten und Umweltvorbelastungen können die maximalen Fahrtenzahlen feinjustiert werden.

Massnahmen zur Einhaltung der Fahrtenzahl

Im Fahrtenmodell muss geregelt werden, ab wann durch die Stadt Sanktionierungsmassnahmen ergriffen werden (z.B. Ziel-, Grenzwerte (maximale Zahlen), Höhe und Anzahl der Überschreitungen pro Tag / Monat / Jahr). Da die Fahrtenmodelle auf spezifische Situationen ausgerichtet sind, müssen auch die konkreten Massnahmen bei Überschreitung der zulässigen Fahrtenzahl entsprechend differenziert formuliert werden.

Als Richtlinie gilt jedoch folgendes Vorgehen:

- 1) Bei Überschreitungen werden automatisch monetäre Abgaben erhoben:
Fahrtenwert = z.B. Fr. 5.00 / Fahrt, die einen Spitzenstundenplafond übersteigt

Zusätzlich zum Fahrtenwert kann in der Vereinbarung zum Fahrtenmodell ein jährlicher "Sockelwert" (z.B. Fr. 10'000.-) vorgesehen / erhoben werden, um mögliche administrative Mehraufwände abdecken zu können.

Kommt es trotz der Erhebung der Abgaben wiederholt zu Überschreitungen (jeweils im Fahrtenmodell konkret definieren, was "wiederholt" bedeutet; Jahreszahlen unterschiedlich behandeln als Spitzenstundenüberschreitungen), so müssen organisatorische und planerische Massnahmen ergriffen werden:

¹⁵ Hinweis: neue SN 640 283 (Vernehmlassungsentwurf Januar 2012) enthält detailliertere Grundlagen.

- 2) Die Abgabe kann bei ausbleibender Wirksamkeit stufenweise erhöht werden. Die Einnahmen werden über Ersatzabgabefonds zweckgebunden für Massnahmen zur Verbesserung der ÖV- / LV-Erschliessung im näheren Umfeld eingesetzt.
- 3) Zuteilung der Parkplätze: nach einzelnen Nutzergruppen oder eine zeitlich oder örtliche Eingrenzung der Parkierung mittels behördlicher Verfügung.
- 4) Parkplatzreduktion inklusive spezifische Zuteilung nach Nutzergruppen (Rückfallszenario, Handhabung gemäss PPVO-W).

Die Erhebung der zweckgebundenen Abgaben ist mit Art. 9, Abs. 4 PPVO-W legitimiert. Zusätzlich werden die Abgaben als Sanktionierungsmassnahme im Rahmen von Gestaltungsplänen geregelt respektive mit einer öffentlich-rechtlichen Verfügung (Baubewilligungsentscheid; allenfalls mit Grundbucheintrag) kundgetan.

Controlling – Mindestinhalte

Die Bauherrschaft beauftragt eine unabhängige Betriebsorganisation mit der Durchführung der Kontrollpflicht. Diese umfasst:

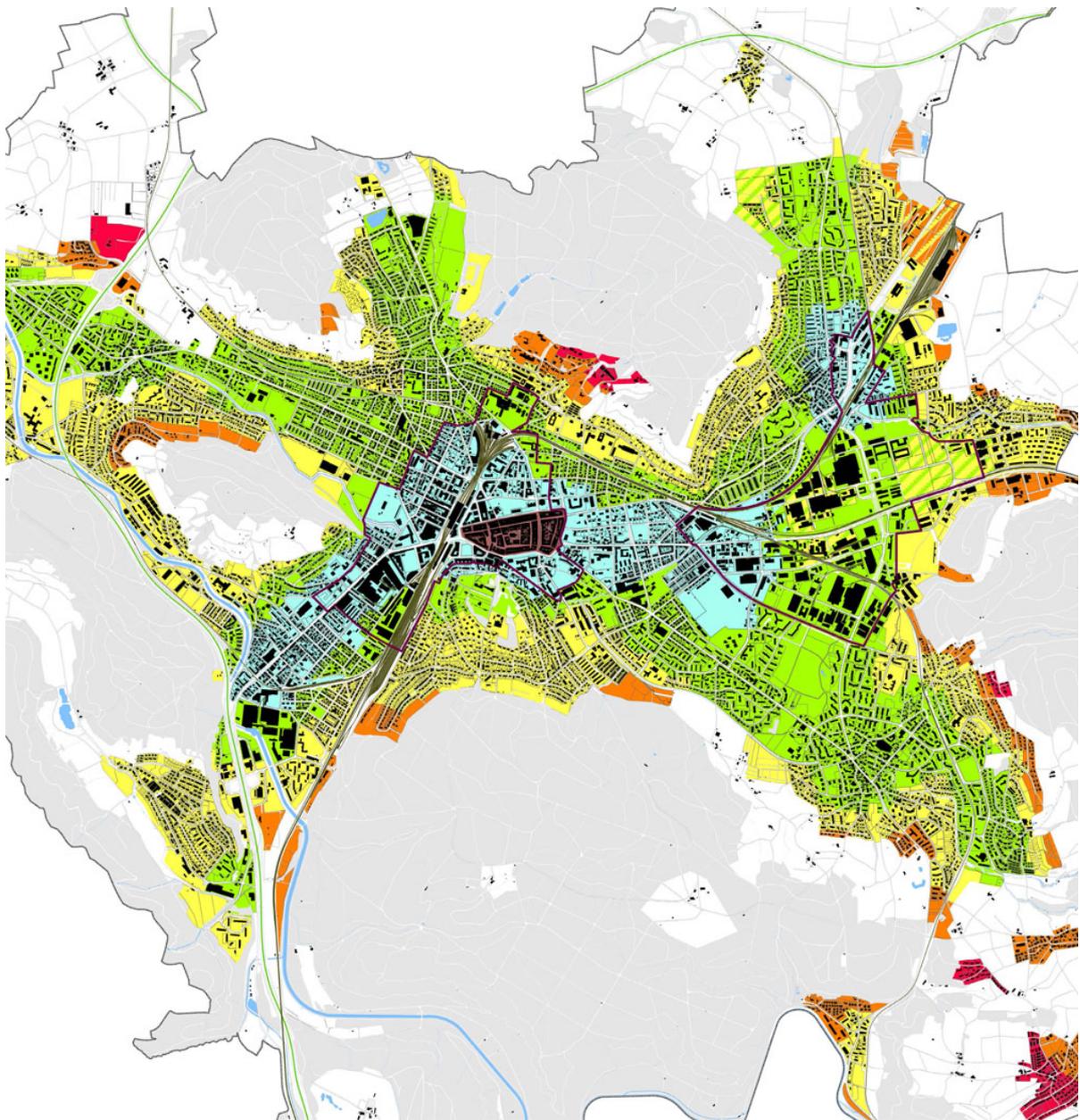
- Fahrtenmanagement
- Parkplatzmanagement
- Fahrtenzählung (aufgeschlüsselt je nach Regelung im Fahrtenmodell; Erfassung jedoch mindestens pro Tag)
- Berichterstattung an Baupolizeiamt (mindestens jährlich, auf städtische Anfragen jedoch auch häufiger).

Zuständigkeiten

Thema	Zuständigkeit
Erstellung Verkehrsgutachten	Bauherr-/ Grundeigentümerschaft beauftragt ausgewiesene Fachplaner
Erarbeitung Fahrtenmodell - Vertretung gegenüber Bauherr- / Grundeigentümerschaft - Berechnung Fahrtenzahl - Bezug anzuhörender städtischer Stellen	Amt für Städtebau, Abteilung Raum und Verkehr
Vertragliche Regelung der Übertragungsmöglichkeiten von Fahrtenkontingenten	Bauherrschaft / Grundeigentümer und in Folge Betriebsorganisation
Konstituierung Betriebsorganisation und Erstellung Pflichtenheft (Controlling)	Bauherr-/ Grundeigentümerschaft unter Einbezug der städtischen Stellen
Betrieb Fahrtenmodell - Überprüfung der gelieferten Daten anhand Vereinbarung - Abrechnung / Vollzug Sanktionierungsmassnahmen	Baupolizeiamt
Bei Bedarf: Runder Tisch zur Bestimmung von organisatorischen / planerischen Massnahmen zur Einhaltung der Fahrtenzahl	Delegation durch Bauherr-/ Grundeigentümerschaft, Delegation von Mieter / Pächter, Delegation städtische Stellen

Revision Parkplatzverordnung Winterthur

Bericht über die öffentliche Mitwirkung vom 22. Juni bis 7. September 2012



Bearbeitung

PLANAR AG für Raumentwicklung
Rigistrasse 9, 8006 Zürich
Tel 044 421 38 38, Fax 044 421 38 20
www.planar.ch, info@planar.ch

Bruno Hoesli, dipl. Bauingenieur HTL, Raumplaner NDS HTL FSU
Vanessa Studer, BSc Raumplanerin FSU

Stadt Winterthur, Departement Bau:
Raffael Noesberger, Gesamtleiter Verkehr
Nicolas Perrez, Projektleiter Raum und Verkehr
Lic. iur Alois Keel, Leiter Rechtsdienst Baupolizeiamt

Verwendete Abkürzungen:

sGVK:	städtisches Gesamtverkehrskonzept
PP:	(Auto-)Parkplätze
VP:	Veloabstellplätze
ÖV:	Öffentlicher Verkehr
MIV:	Motorisierter Individualverkehr
LV:	Langsamverkehr (= Fuss- und Veloverkehr)
PPVO-W:	Verordnung über Fahrzeugabstellplätze Stadt Winterthur
PBG:	Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich
Kantonale Wegleitung:	Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen (Baudirektion des Kantons Zürich, 1997)
DA 2008 / DA 2011	Dienstanweisung des Stadtrates betreffend Berechnung Parkplatzbedarf im Baubewilligungsverfahren
E-PBG	Entwurf Änderung im Planungs- und Baugesetz (im Zusammenhang mit dem Entwurf der kantonalen Parkplatzverordnung (E-PPVO-ZH))
E-PPVO-ZH	Entwurf der kantonalen Parkplatzverordnung
GGR:	Grosser Gemeinderat (Stadtparlament von Winterthur)
MPL:	Massnahmenplan Luftreinhaltung
ARE	Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich
SN:	Schweizerische Normen im Verkehrswesen
SVI:	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und VerkehrsexpertenVSS: Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

Inhalt

1	Einleitung	2
2	Inhaltliche Präzisierungen	4
3	Überblick öffentliche Mitwirkung	5
3.1	Liste der Einwender/innen (mit Eingangsnummer und Kürzel)	5
3.2	Gruppenzugehörigkeit der Einwender/innen	6
3.3	Gesamtbeurteilung der Vernehmlassungsvorlage	6
3.4	Gegensätzliche Positionen	8
4	Vorprüfung Kanton Zürich	9
5	Behandlung der Mitwirkungs-Anträge	11
5.1	Grundsätzliches (Erlass PPVO-W)	11
5.2	Abstellplätze für Personenwagen	13
5.2.1	Grenzbedarf	13
5.2.2	Massgeblicher Bedarf	16
5.2.3	Grenzbedarf und massgeblicher Bedarf	22
5.2.4	Reduktionsgebiete	23
5.2.5	Sonderregelungen	26
5.2.6	Mobilitätskonzepte	30
5.2.7	Fahrtenmodell	33
5.3	Abstellplätze für leichte Zweiräder	35
5.4	Anordnung, Gestaltung und Sicherstellung	36
5.5	Ersatzabgabe	38
5.6	Parkraumplanung	39
5.6.1	Parkraumplanung	39
5.6.2	Bewirtschaftung	39
5.7	Besitzstandsgarantie	43
5.8	Diverse weitere Anträge	46
6	Berücksichtigte Mitwirkungsanträge und weitere Änderungen	48
6.1	Anpassungen im Verordnungstext	48
6.2	Anpassungen im Plan der Reduktionsgebiete	50
6.3	Weitere Anpassungen	55

1 Einleitung

Hauptziele der Vorlage

Mit der neuen Parkplatzverordnung Winterthur (PPVO-W) soll die Dienstanweisung des Stadtrates „betreffend Berechnung Parkplatzbedarf im Baubewilligungsverfahren“ vom 2. Feb. 2011 in eine Verordnung gemäss §§ 242ff PBG überführt werden.

Mit der neuen Parkplatzverordnung werden die nutzungsbezogenen privaten und öffentlichen zugänglichen Fahrzeug- und Veloabstellplätze geregelt. Basis der Berechnung für den Parkplatzbedarf bei Fahrzeugen bildet ein Stadtplan mit Reduktionsgebieten aufgrund der ÖV-Erschliessung (Plan der Reduktionsgebiete). Das heisst, je besser ein Gebiet mit dem ÖV erschlossen ist, desto kleiner ist der Anspruch auf Autoabstellplätze. Die Verordnung sieht auch spezielle Lösungen beispielsweise für Schichtbetriebe, Betriebsfahrzeuge, Car-Sharing oder für Mobilitätskonzepte und Fahrtenmodelle vor. Sie fördert autoarme Nutzungen, welche heute immer mehr im Interesse von Investorinnen und Investoren sind, da der Bau von Abstellplätzen insbesondere in Tiefgaragen sehr teuer ist. Auch die Anzahl der Veloabstellplätze werden geregelt.

Mit der PPVO-W wird Rechtssicherheit und Transparenz in einem baurechtlich immer wieder umstrittenen Bereich für Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie Investorinnen und Investoren geschaffen. Die Berechnungsmethode für den Parkplatzbedarf ist einfach anwendbar und lässt Spielraum offen.

Die neue Parkplatzverordnung ist neben anderen Massnahmen im städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) ein wirksames Instrument, um die Vorgaben im kommunalen Richtplan zu erreichen (Verschiebung Modalsplit bis 2025 zugunsten des öffentlichen Verkehrs, Fuss- und Veloverkehr um 8%-Punkte / keine Verkehrszunahme auf dem städtischen Hauptstrassennetz).

Gleichzeitig können mit der Revision der Parkplatzverordnung entsprechende Grundlagen für aktuelle Planungen insbesondere in der Planungszone Neuhegi-Grüze, im Sulzerareal Stadtmitte und bei „Stark verkehrserzeugenden Nutzungen“ (SVN) geschaffen werden.

Veraltete nicht mehr anwendbare Verordnung

Die städtische Parkplatzverordnung aus dem Jahr 1986 widerspricht in Teilen dem übergeordneten Recht und wird deshalb nicht mehr angewendet. Mit der Ergänzung des kommunalen Richtplantextes mit dem Gegenvorschlag zur Städte-Initiative, dem sGVK und dem Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2010 hat der Grosse Gemeinderat und der Stadtrat die Grundlage und den Rahmen für eine neue städtische Parkplatzverordnung geschaffen. Als Übergangslösung, bis eine neue Parkplatzverordnung in Kraft gesetzt werden kann, hat der Stadtrat 2011 mit einer Dienstanweisung die Anwendung der kantonalen Wegleitung zur Berechnung des Parkplatz-Bedarfs im Baubewilligungsverfahren (Baudirektion des Kantons Zürich, 1997) konkretisiert. Diese Übergangslösung hat sich bewährt und ist die Grundlage für die neue städtische Parkplatzverordnung.

Erhebliche Motion des Grossen Gemeinderates

Am 24. Januar 2011 wurde zudem vom Grossen Gemeinderat eine Motion eingereicht, welche den Stadtrat auffordert, eine revidierte Parkplatzverordnung auszuarbeiten und zum Beschluss dem Grossen Gemeinderat vorzulegen.

Diese Motion wurde am 12. Dezember 2011 an den Stadtrat überwiesen und für erheblich erklärt. Innert anderthalb Jahren musste der Stadtrat nun eine neue Verordnung ausarbeiten und dem Grossen Gemeinderat vorlegen.

Inhalt Bericht

Im vorliegenden Bericht werden die Stellungnahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens behandelt.

Dauer der öffentlichen Vernehmlassung

Am 15. Juni 2012 wurde eine Medienkonferenz zum Entwurf der neuen Parkplatzverordnung durchgeführt. Im Anschluss fand das öffentliche Mitwirkungsverfahren statt. Dieses wurde vom Departement Bau aufgrund der Sommerferien und der regen Teilnahme bis am 7. September 2012 verlängert.

Anzahl Einwendungen

Es wurden insgesamt 47 schriftliche Stellungnahmen per Post oder per E-Mail eingereicht. Darunter zählt auch die gleichzeitig erfolgte Vorprüfung durch den Kanton.

Aufbau Bericht

Im Kapitel 2 werden die Kernpunkte der Revisionsvorlage nochmals präzisiert.

Das folgende Kapitel 3 fasst die Ergebnisse der Vernehmlassung zusammen.

Die Kapitel 3.1 und 3.2 geben eine Übersicht über die Teilnehmenden und ihre Gruppenzugehörigkeit.

Die Gesamtbeurteilung der Vernehmlassungsvorlage sowie die Positionierung der Teilnehmenden werden in den Kapiteln 3.3 und 3.4 aufgezeigt.

Kapitel 4 behandelt den Vorprüfungsbericht des Kantons Zürich.

Im Kapitel 5 werden die nach Themen gegliederten Anträge der Einwender/innen behandelt.

Das Kapitel 6 gibt eine Übersicht über die berücksichtigten oder teilweise berücksichtigten Anträge.

2 Inhaltliche Präzisierungen

Stärkere PP-Reduktion nur in Zentrumsgebieten

Die erforderlichen und zulässigen Parkplatzzahlen entsprechen weitgehend der heutigen Praxis gemäss der Dienstanweisung des Stadtrates vom 2.2.2011 und der kantonalen Wegleitung. Ausser in den kantonalen Zentrumsgebieten werden mit der PPVO-W bei der Berechnung des Parkplatzbedarfs die Maximalwerte gemäss bisheriger Praxis nicht unterschritten.

Planungssicherheit mit Plan der Reduktionsgebiete

Die ÖV-Güteklassen werden heute wie auch in Zukunft nach den in der kantonalen Wegleitung bestimmten Regeln festgelegt. Der Plan der Reduktionsgebiete gemäss PPVO-W sorgt für eine grössere Planungs- und Rechtssicherheit. Dabei werden auch besondere örtliche Verhältnisse wie die effektive Erreichbarkeit und die Topographie mitberücksichtigt. Der künftige Plan der Reduktionsgebiete soll nur bei wesentlichen Veränderungen der ÖV-Erreichbarkeit nach der Methode der kantonalen Wegleitung aufgrund eines Stadtratsbeschlusses angepasst werden. Im heutigen ÖV-Güteklassenplan werden die Güteklassen aufgrund des jeweils geltenden Fahrplans rein rechnerisch grob ermittelt, was bei der genauen Zuordnung der Güteklassen auf die Parzellen oft für Interpretationsspielraum sorgt.

Bewirtschaftungspflicht nur für öffentlich zugängliche Kunden- und Besucherparkplätze

Die lenkungswirksame Bewirtschaftungspflicht gilt nur für öffentlich zugängliche Parkplätze von Kundinnen und Kunden und Besucher/innen. Als öffentlich zugängliche Parkplätze gelten Parkplätze auf öffentlichem Grund sowie allgemein zugängliche öffentliche und private Kunden- und Besucherparkplätze von Einkaufszentren, Fachmärkten, Gastrobetrieben, Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Spitälern, Sportanlagen, Museen, Heimen, Verwaltungen. Nicht als öffentlich zugängliche Parkplätze gelten private Parkplätze für Bewohner/innen, ihre Besucher/innen, für Beschäftigte sowie für Kunden/Kundinnen von Gewerbe- und Industriebetrieben. Als minimale Bagatellgrenze gelten 10 Parkplätze pro Parkieranlage. Der Stadtrat kann diese Bagatellgrenze angemessen erhöhen oder besondere Nutzungen bzw. Gebiete in begründeten Fällen aus der Bewirtschaftungspflicht entlassen. Die Bewirtschaftung kann sowohl monetäre Regelungen als auch nicht monetäre Benutzungseinschränkungen (z.B. zeitliche Beschränkungen mittels blauen Zonen, weisse Zone mit Zeitangabe oder Beschränkung der Benutzerart) beinhalten.

Besitzstandsgarantie gilt wie bisher

Die PPVO-W wird nur bei Neubauten, bei neubauähnlichen Umgestaltungen und bei wesentlichen Nutzungsänderungen angewendet. Für bestehende Bauten und Nutzungen wie auch für den allergrössten Teil der Umbauten und Sanierungen findet die PPVO-W gar keine Anwendung; heute bestehende Parkplätze bleiben also in der Regel unangetastet. Die Rechtspraxis der Besitzstandsgarantie richtet sich nach übergeordnetem Recht und ändert sich in Folge der PPVO-W nicht.

3 Überblick öffentliche Mitwirkung

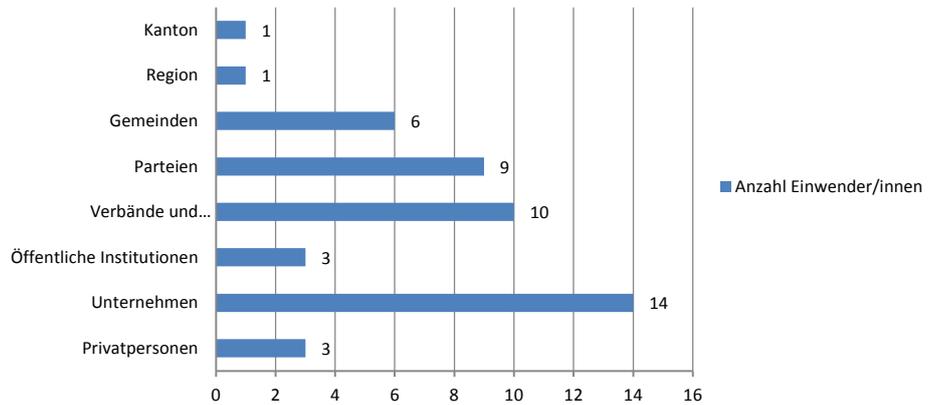
3.1 Liste der Einwender/innen (mit Eingangsnummer und Kürzel)

Kanton	– Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich ⁴⁶	ARE
Region	– Regionalplanung Winterthur und Umgebung ³³	RWU
Gemeinden	– Elsau ⁵ – Illnau-Effretikon ⁴ – Lindau ¹ – Oberembrach ² rach – Seuzach ³ – Zell ²²	Elsau Illnau Lindau Oberemb- rach Seuzach Zell
Parteien	– CVP Winterthur ²⁷ – Die Grünen Winterthur ³¹ – EVP ³⁷ – FDP ⁴¹ – Grünliberale ⁴² – Piratenpartei ¹⁴ – SP ³⁶ – SVP Altstadt/ Mattenbach/ Töss/ Veltheim ⁹ – SVP Stadt Winterthur ²⁹	CVP Grüne EVP FDP GLP Piraten SP SVP AS SVP WI
Verbände und Organisationen	– Baumeisterverband Winterthur ²³ – espace.mobilité ²⁶ – Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur ⁴⁷ – HEV Region Winterthur ²⁵ – Junge Altstadt ²⁸ – KMU Verband Winterthur und Umgebung ³⁴ – Standortförderung Region Winterthur ¹⁰ – TCS Ortsgruppe Winterthur ³⁹ – VCS ³² – Winterthur agil-mobil ³⁰	Baumeister Espace HAW HEV Junge AS KMU Standortf TCS VCS Agil
Öffentliche Institutionen	– Kantonsspital Winterthur ¹⁷ – SBB - Immobilien ¹² – Zürcher Kantonalbank, Logistik Immobilien ⁷	Spital SBB ZKB
Unternehmen	– allreal ¹⁹ – Burckhardt Compression ¹⁵ – coop ⁴⁴ – Geilinger Fenster + Fassaden ¹⁶ – Hutter Auto Riedbach AG, Winterthurer Garagen Vereinigung ⁶ – Hutter Dynamics, ACS Sektion Zürich ⁴³ – HÜPPI AG / BVG Stiftung ²⁴ – Karmon AG, A.H. Meyer Holding AG ⁴⁰	Allreal Burckhardt Coop Geilinger Riedbach Dynamics Hüppli Karmon

	– Kistler Instrumente AG ⁴⁵	Kistler
	– maag recycling, Max Maag AG ¹¹	Maag
	– Optimo ³⁸	Optimo
	– PAWI Verpackungen ¹³	PAWI
	– SSKA Verwaltungs AG (via Rechtsanwälte) ¹⁸	SSKA
	– Zimmer GmbH ⁸	Zimmer
Privatpersonen	– Börner Markus ³⁵	BM
	– Familie Heuberger-Blum Rainer ²¹	FAM. HEU
	– Heuberger Rainer ²⁰	R. HEU

3.2 Gruppenzugehörigkeit der Einwender/innen

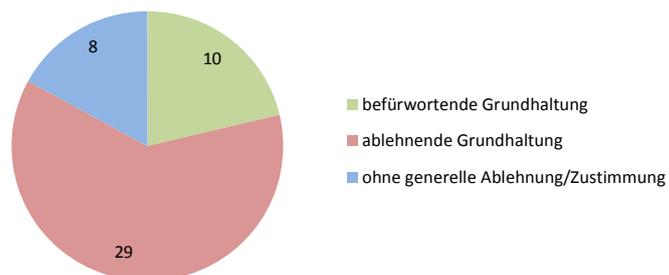
Abbildung 1: Gruppenzugehörigkeit der Einwender/innen



Die obenstehende Abbildung zeigt, dass neben den Gemeinden, Parteien und Verbänden und Organisationen sich am zahlreichsten Unternehmen am öffentlichen Mitwirkungsverfahren beteiligt haben.

3.3 Gesamtbeurteilung der Vernehmlassungsvorlage

Abbildung 2: Gesamtbeurteilung



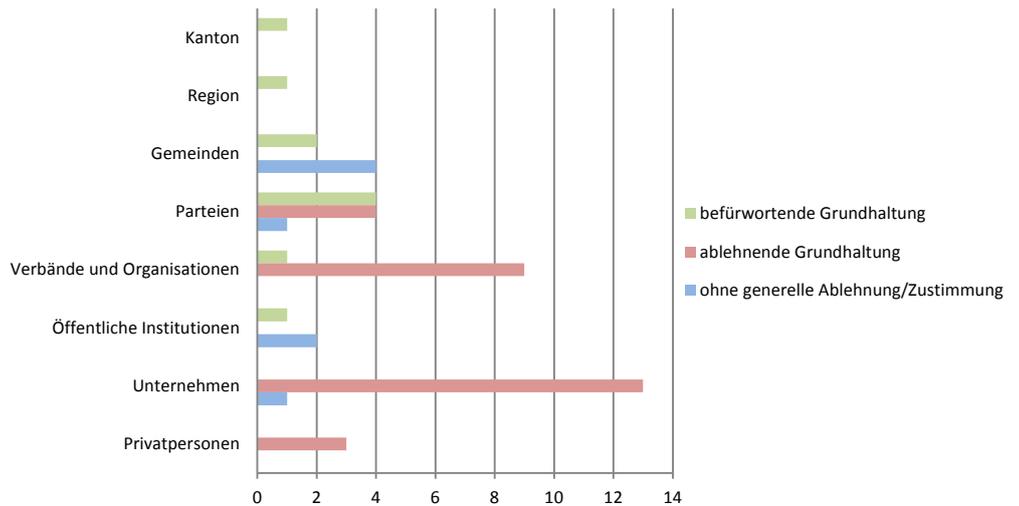
Die Mehrheit ist gegen die Vorlage

Bemerkung

Die Mehrheit der Einwender/innen, 29 von 47 (62 %), nimmt eine grundsätzlich eher ablehnende Haltung gegenüber der neu ausgearbeiteten Verordnung ein.

Einwender/innen, welche keine generelle Haltung in ihrer schriftlichen Stellungnahme zu erkennen geben oder auf Anträge verzichtet haben, wurden der Sparte "ohne generelle Ablehnung/Zustimmung" zugeteilt.

Abbildung 3: Positionierung der Teilnehmenden



Gruppen

Mit einer zustimmenden Grundhaltung äussern sich Parteien aus dem links-grünen Spektrum, der VCS, die Region und der Kanton zum vorliegenden Revisionsentwurf. Vorwiegend eine neutrale Haltung nehmen die sich vernehmlassenden Gemeinden ein. Die übrigen Stellung nehmenden Parteien, die Verbände und Organisationen, Unternehmen und Privatpersonen sprechen sich mehrheitlich gegen die vorliegende Parkplatzverordnung aus.

Innerhalb der Gruppen

Ohne Berücksichtigung der Sparte "ohne generelle Ablehnung/Zustimmung" herrscht innerhalb der Gruppen "Kanton", "Region" und "Gemeinden" einerseits sowie "Verbände und Organisationen", "öffentliche Institutionen", "Unternehmen" und "Privatpersonen" andererseits eine deutliche Übereinstimmung. Bei den "Parteien" sind jeweils gleich viele für oder gegen die Vorlage. Die zustimmenden Parteien entsprechen allerdings einer Mehrheit der Parlamentarier/innen im Grossen Gemeinderat der Stadt Winterthur.

3.4 Gegensätzliche Positionen

Aus der öffentlichen Mitwirkung werden zu vielen Themen des Verordnungsentwurfs stark gegensätzliche Positionen geäussert:

	Positionen mit befürwortender Grundhaltung	Positionen mit ablehnender Grundhaltung
Notwendigkeit der Revision	Die Revision ist zwingend notwendig und entspricht den verkehrspolitischen Zielen.	Die Revision ist wirtschaftsfeindlich. Andere Massnahmen sind für die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele besser geeignet.
Zeitpunkt der Revision	Die Revisionsfrist ist von der erheblich erklärten Motion des GGR vorgegeben.	Es soll zuerst die kantonale Teilrevision abgewartet werden.
Berechnung PP-Bedarf	Insbesondere in Zentrumsgebieten soll eine stärkere Reduktion vorgeschrieben werden.	Die vorgesehene PP-Bedarfsberechnung ist zu restriktiv.
Plan der Reduktionsgebiete	Die parzellengenaue Zuordnung der Reduktionsgebiete schafft mehr Rechtssicherheit.	Die Kompetenz des Stadtrats für Gebietsanpassungen bei Angebotsänderungen schafft Rechtsunsicherheit.
Sonderregelungen Schichtbetrieb / Betriebsfahrzeuge	Die Sonderregelungen sind zweckmässig.	Die Sonderregelungen müssen grosszügiger ausgelegt werden.
Mobilitätskonzept	Das Mobilitätskonzept ist ein sinnvolles Instrument.	Das Mobilitätskonzept soll nur auf freiwilliger Basis angewendet werden.
Fahrtenmodell	Das Fahrtenmodell wird begrüsst, wenn es zurückhaltend und mit dem Ziel der Verkehrsbeschränkung angewendet wird.	Das Fahrtenmodell ist nicht handhabbar. Es muss ersatzlos gestrichen werden.
Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkplätze	Die PP-Bewirtschaftung wird als zwingend erachtet.	Die PP-Bewirtschaftung ist ersatzlos zu streichen. Sie ist kontraproduktiv und greift ins Eigentumsrecht ein.

4 Vorprüfung Kanton Zürich

Das kantonale Amt für Raumentwicklung (ARE, Baudirektion Kanton Zürich) begrüsst ausdrücklich die neue städtische Parkplatzverordnung mit den darin festgelegten Zielsetzungen. Aus Sicht des ARE entspricht der Revisionsentwurf den gesetzlichen Bestimmungen des Planungs- und Baugesetzes (PBG) und den kantonalen Zielen der Verkehrsentwicklung und ist ein zentraler Bestandteil der Umsetzung der Massnahme „Parkraumplanung und –bewirtschaftung“ (MIV2) des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung. Die Regelungen berücksichtigen zudem die kantonalen Interessen in Bezug auf die Verkehrsentwicklung auf den überkommunalen Strassen.

Nachfolgend werden die einzelnen Anträge der Vorprüfung aufgeführt:

Antrag 101	In der PPVO-W nicht auf den Entwurf der kantonalen Parkplatzverordnung (E-PPVO-ZH) und den Entwurf der Änderung im PBG (E-PBG) verweisen.
Begründung	Verzögerung beim Erlass der kantonalen Grundlagen
Berücksichtigung	Antrag berücksichtigt
Erwägung	In der PPVO-W und im Erläuterungsbericht wurden alle Hinweise auf die kantonale Revision der Parkplatzverordnung (E-PBG und E-PPVO-ZH) gestrichen. Es wird wie nun konsequent auf die kantonale Wegleitung verwiesen. Folgerichtig wurde beim Grenzbedarf (Art. 3, Absatz 2) die Tabelle auf die Werte der kantonale Wegleitung angepasst.
Antrag 102	Art. 4 - massgeblicher Bedarf: stärkere Reduktionen vorsehen
Begründungen	In den Zentrumsgebieten (A1, A2, B1, B2) muss eine deutlichere Reduktion erfolgen, um die hohen Zielvorgaben des sGVKs und des Agglomerationsprogramms 2. Generation erreichen zu können.
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	In den Zentrumsgebieten werden die in der kantonalen Wegleitung vorgeschlagenen Minimalwerte zum Teil sogar leicht unterschritten und als Maximalwerte festgelegt. Die Reduktionswerte werden im Spannungsfeld zwischen Verkehrsbewältigung (begrenzte Strassenkapazität), Verdichtung nach innen und Gebietsentwicklung (Entwicklung nicht hemmen) als zweckmässig eingeschätzt. Eine weitere Reduktion der Bedarfswerte widerspricht zudem zahlreichen Einwendungen (vgl. 311).
Antrag 103	In Verordnung folgendes festhalten: Stadtrat erstellt einen Plan mit Auskunft über Lage und Grösse der öffentlich zugänglichen PP im Strassenraum und in öffentlichen Parkhäusern (Bestandteil Parkraumplan und Bewirtschaftung)
Begründung	Um Ziele sGVK erreichen zu können, müssen auch die öffentlich zugänglichen PP im Strassenraum und in den Parkhäusern einbezogen werden.

Berücksichtigung	Antrag bereits berücksichtigt
Erwägung	Art. 20 sieht eine entsprechende Parkraumplanung vor
Antrag 104	Art. 21 - Bewirtschaftung: Lenkungswirksame Gebühren vorschreiben
Begründung	Zweck der Gebühr in der PPVO-W wird somit verbindlich festgelegt
Berücksichtigung	Antrag berücksichtigt
Erwägung	Es ist sinnvoll den Zweck der Bewirtschaftung festzulegen. Der Artikel wurde entsprechend ergänzt.

5 Behandlung der Mitwirkungs-Anträge

5.1 Grundsätzliches (Erlass PPVO-W)

Antrag 201

PPVO-W sistieren (bis E-PPVO-ZH in Kraft tritt) bzw. PPVO-W zurückweisen

Begründungen

- Es wird bezweifelt, dass PPVO-W taugliches Mittel dafür ist – DA 2008 und 2011 erwies sich als taugliches und situationsgerechtes Instrument
- Kantonale Verordnung ist erst in Arbeit und hat sicherlich Auswirkungen auf die städtische Verordnung -> Risiko, dass kantonalen Entscheidungsgremien anders entscheiden -> abwarten
- mit PPVO-W gibt es grosse Rechtsunsicherheit
- Unverständlich, dass Winterthur mit PPVO-W vorprellt, obwohl Revision PBG bereits in Angriff genommen wurde
- PPVO-W geht massiv weiter als die kantonale Revisionsvorlage
- Zürcher Verordnung ist sehr ähnlich zur Winterthurer Verordnung; materielle Entscheide zur Zürcher Verordnung sind seit 2 Jahren hängig
- wichtige Elemente sGVK sind noch nicht so weit gediehen
- Die ÖV-Kapazitäten sind noch nicht bereitgestellt und es fehlt an deren Finanzierung; mit PPVO-W warten bis ÖV ausgebaut ist
- PPVO-W ist arbeitsplatzfeindlich (Widerspruch zu Stadtrats- / Parlamentszielen: Bewahrung und Neuschaffung Arbeitsplätze)
- Vorgesehene Regelung führt zu einer Abwanderung des Detailhandels aus Winterthur in die Peripherie mit negativen Auswirkungen auf Wirtschaft und Umwelt (längere Einkaufswege), Erschwerung Standortförderung
- auf PP angewiesen (Schichtbetrieb)
- Firma wird ÖV durch flexiblere Arbeits- / Schichtzeiten, Bewirtschaftung, etc. fördern
- Gütertransport kann nicht auf ÖV verlagert werden

Einwender

Total 20 Anträge: 3 Parteien (CVP, SVP WI, FDP), 8 Verbände und Organisationen (HAW, Standortf, Baumeister, Espace, Junge AS, Agil, KMU, TCS), 8 Unternehmen (Zimmer, Maag, Burckhardt, SSKA, Allreal, Optimo, Dynamics, Coop), 2 Privatpersonen (R. HEU, FAM. HEU)

Berücksichtigung

Antrag wird nicht berücksichtigt

Erwägungen

Eine Sistierung bis die E-PPVO-ZH in Kraft ist bzw. eine Zurückweisung ist aus folgenden Gründen nicht zweckmässig bzw. nicht möglich:

- Politischer Auftrag: GGR-Motion (GGR-Nr. 2011-015). GGR hat zudem eine Fristerstreckung am 17. Juni 2013 abgelehnt.
- Kanton weist in seiner Stellungnahme zur PPVO-W ausdrücklich darauf hin, dass aufgrund des ungewissen Ausgangs der E-PPVO-ZH nicht Bezug darauf genommen werden darf.
- Beschluss Bezirksrat Winterthur zur Aufsichtsbeschwerde betreffend DA 2011 (28. Juni 2013): Stadtrat wird eingeladen die PPVO-W raschmöglich zu revidieren.
- Alte PPVO 1986 kann nicht mehr angewendet werden. Widerspricht dem Umweltrecht.

- sGVK, Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung, Massnahmenplan Luftreinhaltung, kommunaler Richtplan Verkehr und Umsetzung Planungszone Neuhegi-Grüze verlangen aus fachlicher Sicht eine Revision der Parkplatzverordnung
- PPVO-W stützt sich weitgehend auf heutige Praxis gemäss (DA 2011 und die kantonale Wegleitung) ab.
- Der Baurekursgerichtsentscheid des Kantons Zürich vom 15.3.2013 zur Parkplatzverordnung Zürich konnte bei der Überarbeitung der PPVO-W berücksichtigt werden.

Antrag 202	PPVO-W ist kein geeignetes Instrument zur Verbesserung der Lufthygiene
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – mit der PPVO-W nimmt der Suchverkehr in den Wohngebieten zu – erhoffte Lenkungswirkung beim MIV wird nicht erreicht
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Verband und Organisation (HEV)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	<p>Das Ziel der PPVO-W ist nicht nur die Verbesserung der Luftqualität, sondern auch die langfristige Sicherstellung eines funktionsfähigen städtischen Verkehrsnetzes. Die Wirksamkeit der Steuerung der Verkehrsmenge und Beeinflussung der Luftqualität via PP-Angebot und PP- Bewirtschaftung ist mit verschiedenen Untersuchungen belegt, es ist zudem eine gängige Praxis und in der Verkehrsplanung allgemein anerkannt. Die praktische Erfahrung im In- und Ausland zeigt, dass es für eine Veränderung in der Verkehrsmittelwahl eine Kombination von Massnahmen braucht. Einerseits anreizbasierte Massnahmen (Förderung ÖV, Fuss- und Veloverkehr) und andererseits druckbasierte Massnahmen (u.a. Parkraumbeschränkung, Parkraumbewirtschaftung, Dosierung). In der Fachwelt spricht man vom Push- und Pull-Prinzip. Die Parkplatzverordnung ist demnach als Teil einer ganzheitlichen Verkehrspolitik zu betrachten. Das sGVK zeigt ein in sich abgestimmtes Massnahmenpaket auf, um die vom GGR geforderte Modalplit-Veränderung zu erreichen. Parkierungsmassnahmen sind zudem auch Inhalt des kantonalen und des städtischen Massnahmenplanes Luft. Im Weiteren sieht das PBG (§242) ausdrücklich vor, die Parkplatzzahl zu beschränken, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse, insbesondere des Verkehrs und der Luftreinhaltung, besteht.</p>

Antrag 203	Getrennter Erlass der Abstellplatzverordnung, der Gebührenverordnung und der Verkehrsmanagementmassnahmen
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – eine Verknüpfung ist nicht praktikabel – auf diese Weise können Besucherströme gesteuert werden – Bandbreite von Sanktionierungssystemen bis hin zu Anreizsystemen soll ausgelotet werden
Einwender	Total 2 Anträge: 1 Partei (SVP WI), 1 Verband und Organisation (Agil)

Berücksichtigung	Antrag ist bereits berücksichtigt
Erwägungen	Gebührenverordnung („Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund“ / Kompetenz GGR) und Parkraumplanung (Kompetenz Stadtrat) werden separat festgesetzt, die PPVO-W schafft lediglich die Rechtsgrundlage dafür. Auch Massnahmen im Verkehrsmanagement (z.B. Steuerungs- und Dosierungskonzept oder neue Lichtsignalanlagen zur Verkehrssteuerung), müssen als separate Projekte, in der Regel durch den GGR, genehmigt werden.
Antrag 204	Die Anpassung der Gebührenverordnung muss gleichzeitig mit der PPVO-W verabschiedet werden
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – Gebührenverordnung ergänzt die PPVO-W in wesentlichen Punkten und ist entscheidend für die gesamthafte erzielte Lenkungswirkung – Gebührenverordnung muss sich zwingend nach den verkehrspolitischen Zielen richten
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (GLP)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Rechtsgrundlage für den Parkraumplan, das Parkraumbewirtschaftungskonzept und für den Erlass einer darauf abgestimmten Verordnung des Grossen Gemeinderates ist eine rechtskräftig festgesetzte PPVO-W. Um einen effizienten und effektiven Einsatz der personellen und finanziellen Ressourcen der Stadtverwaltung sicherzustellen, ist zuerst der rechtliche Grundsatz im Rahmen der kommunalen Parkplatzverordnung (PPVO-W) verbindlich festzulegen, bevor dann auf der Grundlage dieser Rechtsordnung Ausführungsbestimmungen oder Massnahmen erarbeitet und umgesetzt werden. (Vgl. Antwort auf Antrag Nr. 703)

5.2 Abstellplätze für Personenwagen

5.2.1 Grenzbedarf

Antrag 301	Genauere Angaben zur Wirksamkeit von Beschränkungen der PP
Begründungen	Wie zielführend sind weniger PP zur Verringerung der Verkehrsbelastung?
Einwender	Total 1 Einwendung: 1 Partei (FDP)
Berücksichtigung	Antrag teilweise berücksichtigt
Erwägung	Für die direkte Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl steht eine ganze Auswahl von Massnahmen zur Verfügung. Diese lassen sich in Pull-Massnahmen (u.a. Förderung ÖV, Fuss- und Veloverkehr) und Push-Massnahmen (Beschränkung des Parkraumangebots, Bewirtschaftung der vorhandenen Parkplätze, Dosierung der Verkehrsmenge) unterteilen. Alle bisherigen praktischen Erfahrungen im In- und Ausland zeigen, dass nur mit einem abgestimmten

Gesamtpaket von Push- und Pull-Massnahmen eine spürbare Veränderung der Verkehrsmittelwahl erreicht werden kann.

Dies kann auch aufgrund verhaltensökonomischer Studien abgeleitet werden. So führt eine Angebotsverbesserungen allein (Förderung ÖV und Velo- und Fussverkehr) kaum zu einer grossen Änderung in der Verkehrsmittelwahl. Denn die Erweiterung des Angebots für den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr ist für den MIV-Kunden mit keinerlei Verlusten verbunden ist. Der Mensch hinterfragt sein Verhalten in der Regel erst, wenn er in seinem gewohnten Tun auf Widerstand stösst (SVI-Forschungsbericht 43/99).

Es braucht daher ein abgestimmtes Gesamtpaket. Das sGVK zeigt umfassende Massnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement auf. Die PPVO-W ist als Teil eines ganzheitlichen Konzeptes zu betrachten. Ihre volle Wirkung wird vor allem im Verbund wirksam. Siehe auch beantwortung Antrag 202. Im Erläuterungsbericht zur PPVO-W wird noch vertiefter auf den Zusammenhang Parkplatzangebot und Verkehrskapazität eingegangen.

Antrag 302	Art. 3 - Grenzbedarf, Tabelle ergänzen: konkrete Regelung der Bedarfswerte für Garagengewerbe -> grosse Anzahl PP berufsbedingt erforderlich
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – grosse Anzahl PP berufsbedingt erforderlich – viel Platz für Präsentation Fahrzeuge (Vorgabe Hersteller) – PP für Präsentation der Fahrzeuge (Neufahrzeuge & Occasionen) – PP für Kunden (Besichtigung aber auch Reparatur) – PP für Mitarbeiter (berufsbedingt notwendig)
Einwender	Total 2 Anträge: 2 Unternehmen (Riedbach, Karmon)
Berücksichtigung	Antrag gegenstandslos
Erwägung	Zum Verkauf angebotene Wagen ohne Immatrikulation gelten als Ausstellungsobjekte und sind von der PPVO-W nicht betroffen. Entsprechende Abstellplätze können als Ausstellungsflächen deklariert werden. Ansonsten sollen für Kunden- und Beschäftigten-PP von Garagen die gleichen Regeln gelten wie für andere Gewerbebetriebe. Mit Art. 6 Sonderregelungen besteht für Betriebsfahrzeuge zudem die Möglichkeit die maximal zulässigen PP zu erhöhen.

Antrag 303	Art. 3 - Grenzbedarf, Tabelle ergänzen (unterste Zeile): Spitäler als spezielle Nutzungsart und Norm SN 640 281 explizit aufführen
Begründung	Kennwerte verdeutlichen das Wachstum des Krankenhauses in den letzten 5 Jahren (Pflegetage +8%, stationär behandelte Patienten +27%, ambulante Patienten +129%, Beschäftigte +32%)
Einwender	Total 1 Antrag: 1 öffentliche Institution (Spital)
Berücksichtigung	Antrag berücksichtigt
Erwägung	

Spitäler werden in der Tabelle Grenzbedarf der PPVO-W neu aufgeführt. Norm SN 640 281 wird in den Erläuterungen der PPVO-W erwähnt, jedoch nicht im Verordnungstext, da man sonst bei jeder Normänderung die Normbezeichnung in der Verordnung anpassen müsste.

Antrag 304	Art. 3, Abs. 2: Bestimmung Anzahl PP nach Nutzungsklassen ist arbiträr (beliebig / willkürlich)
Begründung	vor allem industrielle Fabrikation - wo grosser Bedarf an PP besteht - kommt schlecht weg
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (CVP)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Die Berechnung der Anzahl PP nach Nutzungsart entspricht der etablierten Rechtspraxis und stützt sich auf die kantonale Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen (Baudirektion 1997) ab. Die entsprechenden PP-Bedarfswerte wurden im Rahmen umfangreicher Abklärungen bei der Überarbeitung der Wegleitung 1997 und der Erarbeitung des kantonalen Entwurfes der E-PPVO-ZH sowie Forschungsarbeiten des SVI als Basis der SN-Parkplatznormen ermittelt.
<hr/>	
Antrag 305	Art. 3, Grenzbedarf reduzieren auf: Wohnen 1PP / 100 m ² BGF (statt 80), Büro, DL, Verwaltung 1PP / 100 m ² BGF (statt 70)
Begründungen	– Werte sind veraltet und sollten angepasst werden – Zürich liegt (inkl. Kunden) bei 120 m ² / PP
Einwender	Total 3 Anträge: 2 Parteien (SP, GLP), 1 Verband und Organisation (VCS)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	In Anbetracht des in den letzten Jahren stark gestiegenen, spezifischen Wohnflächenbedarfes ist die beantragte Reduktion plausibel. Um jedoch Differenzen mit der der PPVO-W zugrundeliegenden kantonalen Wegleitung zu vermeiden, wird auf eine Reduktion des Grenzbedarfs verzichtet.
<hr/>	
Antrag 306	Dienstanweisung (mit Anpassungen) als bauplanerisches Instrument beibehalten
Begründung	Ergänzung DA z.B. mit freiwilliger Abstellplatz-Minimalanzahl
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Verband und Organisation (Agil)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Die DA 2011 ist eine Übergangsregelung, die sachgemäss (gemäss PBG und Gemeindeordnung) durch eine Verordnung abgelöst werden muss. Die PPVO-W übernimmt inhaltlich jedoch weitgehend die DA 2011. Auch im Beschluss des Bezirkrats Winterthur zur Aufsichtsbeschwerde betreffend DA 2011 wurde die

Stadt Winterthur explizit aufgefordert, eine Verordnung im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren zu erwirken.

5.2.2 Massgeblicher Bedarf

Antrag 311

Art. 4 - massgeblicher Bedarf: Reduktionen zu massiv

Begründungen

- Rechtsgutachten Dezember 2011 zur Situation Stadt Zürich (in Bezug auf Abbau bestehender PP): keine Reduktion im geltenden PBG vorgesehen (ausser bisherige Zustand führt zu regelmässigen Verkehrsstörungen oder anderen Übelständen; oder Beschäftigtenanzahl übersteigt eine festgelegte Gesamtzahl erheblich (Obergrenze gemäss § 242 Abs. 2 PBG)).
- Kant. Massnahmenplan kennt keine Massnahmen zum Abbau des bestehenden PP-Angebotes
- Mit Verknappung erzielt man Willkür der PP-Vergabe -> Mietpreiserhöhungen
- vor allem in Zentrumsgebieten wird kantonale Wirtschaftsförderung betrieben -> zusätzliche PP-Abminderung ist kontraproduktiv; die Zentrumsgebiete sollen weiter attraktiv bleiben und gut erreichbar auch mit dem PW
- Verbindungen mit ÖV ungenügend
- Bevölkerung mit Recyclingware kann nicht mit dem ÖV anreisen
- 2-3-Schichtbetrieb -> können nicht mit dem ÖV anreisen
- Nicht nur Zielort, sondern auch Startort muss mit ÖV gut erschlossen sein, damit ÖV genutzt wird
- massgeblicher Bedarf erlaubt keine Weiterführung / Erweiterung Betrieb
- nur noch Bruchteil der heutigen PP zulässig
- Grenzgänger und allg. Mitarbeiter -> auf PP angewiesen
- bereits heute permanent zu wenig PP
- bereits heute teure PP in Nachbarschaft auf Kosten Firma dazu gemietet
- wenn PPVO-W in dieser Form kommt, wird künftiges Wachstum anderswo realisiert und in Winterthur Arbeitsplätze abgebaut
- überwiegender Teil des Stadtgebietes ist Reduktionsgebiet A oder B
- Verweis Lufthygiene genügt nicht -> besser Autobahngeschwindigkeit reduzieren
- bevor PP im Zentrum reduziert werden, wo verdichtet wird und mehr Arbeitsplätze geschaffen werden, soll der erhöhte Mobilitätsbedarf anderweitig ermöglicht werden
- kein Anreiz mehr für Firmen -> zu wenig PP

Einwender

Total 16 Anträge: 4 Parteien (CVP, SVP AS, FDP, FDP), 3 Verbände und Organisationen (HAW, Baumeister, TCS), 10 Unternehmen (Zimmer, Maag, PAWI, Burckhardt, Geilinger, Allreal, Hüppi, Dynamics, Kistler, Karmon)

Berücksichtigung

Antrag wird nicht berücksichtigt

Erwägung

Ausserhalb der kantonalen Zentrumsgebiete übernimmt die PPVO-W die Maximalwerte der DA 2011. (Die DA 2011 wurde von verschiedenen Organisationen und Verbänden, die gegenüber der PPVO-W kritisch eingestellt sind, als zweckmässig bezeichnet.) In den Zentrumsgebieten werden die Reduktionswerte der Benutzerarten „Bewohner/innen“ (für Stadtmitte und Oberwin-

terthur/Grüze) und „Beschäftigte“ (nur für Stadtmitte) zusätzlich reduziert. Dies ist essentiell für die Abstimmung auf die begrenzten Verkehrskapazitäten in diesen verkehrlich hochbelasteten Gebieten.

In der Planungszone Neuhegi Grüze kann nur mit restriktiven Verkehrs- und Parkplatzregelungen die weitere, vorgesehene Entwicklung ermöglicht werden. Zudem wird parallel das ÖV, Fuss- und Veloverkehr-Angebot massiv verbessert (u.a. ÖV-Hochleistungskorridor, Querung Grüze, 4. Teilergänzung S-Bahn, grosszügige Velowege). In der Vorprüfung der PPVO-W empfiehlt das Amt für Raumentwicklung (Baudirektion Kanton Zürich) sogar eine deutlichere Reduktion der zulässigen Parkplatzzahlen (vgl. 102). Darauf wird aber auch nicht eingetreten, da im Spannungsfeld zwischen Verkehrsbewältigung (begrenzte Strassenkapazität), Verdichtung nach innen und Gebietsentwicklung (Entwicklung nicht hemmen) die vorliegenden Reduktionswerte als zweckmässig eingeschätzt werden.

Antrag 312

Zentrumsgebiete gleich behandeln; durch entsprechende Verbesserungsmassnahmen bei der ÖV- und LV- Erschliessung sind die Gebiete B1 und B2 in A1 und A2 zu überführen und die Parkplatzzahl dementsprechend zu bemessen. Als Alternative sind für die Gebiete B1 und B2 die gleichen Werte wie bei A1 und A2 einzufügen.

Begründungen

- Damit Gesamtverkehr stadtverträglich abgewickelt und
- notwendige Kapazität für den gewerblichen Verkehr gesichert wird.

Einwender

Total 1 Antrag: 1 Partei (GLP)

Berücksichtigung

Antrag wird nicht berücksichtigt

Erwägung

Die Ermittlung der ÖV-Güteklasse erfolgt grundsätzlich nach Methode und Kriterien der kantonalen Wegleitung. Von dieser Methodik soll aus Gründen der Nachvollziehbarkeit nicht abgewichen werden. Mit dem ÖV-Hochleistungskorridor und der Querung Grüze wird die ÖV-Erschliessungsqualität von Neuhegi verbessert. Dies ist in der PPVO-W berücksichtigt (siehe Plan der Reduktionsgebiete und Art. 4, neuer Absatz 3). Um eine Güteklasse A im ganzen Gebiet zu erreichen, müssten die Kursintervalle an den Haltestellen auf < 5 Minuten reduziert werden. Dies kann nicht über die PPVO-W beeinflusst werden, sondern müsste allenfalls über die Angebotsplanung von Stadtbussen erfolgen.

Antrag 313

Für publikumsintensive DL-Betriebe wie Bäckereien, Blumenläden, Metzgereien und Wäschereien sind pro 10 m² Verkaufsfläche bei Bedarf mindestens 2 Kurzzeitparkplätze zu bewilligen. Bei Beantragung der Kurzzeitparkplätze genügt dies als Bedarfsausweis.

Begründungen

- es fehlen in der Verordnung Kurzzeitparkplätze
- publikumsintensive DL-Betriebe wie Bäckereien etc. sind nicht aufgeführt

Einwender

Total 1 Antrag: 1 Privatperson (BM)

Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Die Nutzungsarten sind für den Grenzbedarf (gemäss Tabelle Art. 3, Abs. 2) differenziert aufgeführt; so gelten z.B. Bäckereien und Metzgereien als Lebensmittel-Verkaufsgeschäfte, die einen wesentlich höheren Bedarf an Kunden-PP ergeben als bei Verkaufsgeschäften von „Nicht-Lebensmittel“.
Antrag 314	Verfügbarkeit öffentlich zugänglicher PP in der Reduktionstabelle berücksichtigen
Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (GLP)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Parkplätze auf öffentlichem Grund und öffentliche Parkhäuser (ohne Nutzungs-zuordnung) sind nicht Gegenstand der PPVO-W. Für private, nutzungsbezogene Parkieranlagen, die öffentlich zugänglich sind (z.B. Einkaufszentren) ist die PPVO-W anzuwenden. Dies entspricht den Gesetzesgrundlagen (PBG), der Gerichtspraxis und der kantonalen Wegleitung. Eine Vermischung ist deshalb nicht zulässig.
Antrag 315	Mehrfachnutzungen von PP in PPVO-W einführen
Begründung	entkoppelt von Fahrtenmodellen sollen Mehrfachnutzungen berücksichtigt werden
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Unternehmen (Coop)
Berücksichtigung	Antrag teilweise berücksichtigt. Art. 3, neuer Absatz 3 eingefügt.
Erwägung	Bei Mehrfachnutzungen soll der Grenzbedarf reduziert werden können. Dies wurde neu in Art. 3, Absatz 3 aufgenommen.
Antrag 316	Regelung für Mischnutzungen auf einem Grundstück (Garage, Tankstelle, McDonalds etc.) fehlen
Begründung	es fehlen Regelungen für gemischte Nutzungen
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Unternehmen (Karmon)
Berücksichtigung	Antrag ist bereits berücksichtigt
Erwägung	Die Regelung in der PPVO-W ist klar definiert: Die Parkplätze werden nutzungsbezogen pro entsprechende Geschossfläche berechnet (gemäss Tabelle Art. 3, Absatz 2). So können verschiedene Nutzungen auf einem Areal sehr transparent behandelt werden. Für Mehrfachnutzung von Parkplätzen kann ein Mobilitätskonzept (Art. 7) in Betracht gezogen werden.

Antrag 317	Art. 4 - massgeblicher Bedarf Gewerbe & Industrie: Berücksichtigung der Anzahl Beschäftigten / m²
Begründung	höhere Anzahl Mitarbeiter pro m ² Bürofläche benötigt mehr PP
Einwender	Total 2 Anträge: 1 Verband und Organisation (Standortf), 1 Unternehmen (Karmon)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Die Anzahl der Beschäftigten ist kein verlässlicher Parameter; zum einen kann dies stark fluktuieren, zum anderen ist dies meist zum Zeitpunkt der Baubewilligung noch nicht bekannt. Daher wird die Berechnung nach Geschossfläche gemäss kantonaler Wegleitung beibehalten. Dies ist auch gängige Praxis in anderen Gemeinden, Städten und Kantonen.
<hr/>	
Antrag 318	Anzahl PP: Berücksichtigung Quellgebiet
Begründung	es wird lediglich Zielgebiet des Verkehrs berücksichtigt
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (SVP WI)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Es werden in allen Teilen des Siedlungsgebietes Reduktionen des Bedarfes nach den gleichen Methodik vorgesehen (siehe kantonale Wegleitung). In zentralen Lagen mit deutlich besserem ÖV-Angebot und für Zielnutzungen sind die zulässigen und erforderlichen Reduktionen der PP-Zahl grösser als in Randlagen. In mit dem ÖV gut erschlossenen Gebieten kann davon ausgegangen werden, dass prozentual mehr Leuten mit dem ÖV oder Fuss- und Veloverkehr ihre Wege zurücklegen können. Es braucht daher weniger Parkplätze. Gemäss sGVK unterstützt die Stadt die Schaffung von P+R-Anlagen ausserhalb des Stadtgebietes. Mit einem gutem ÖV- und P+R-Angebot ist auch für Leute aus Randgebieten eine genügende Erreichbarkeit der Stadt mit ÖV gewährleistet. Selbstverständlich gibt es aber immer Leute, die auf das Auto angewiesen sind. Für sie stellt die PPVO-W nach wie vor eine gewisse Anzahl Parkplätze zur Verfügung.
<hr/>	
Antrag 319	keine Festlegung einer PP-Obergrenze
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – Einführung Obergrenze für PP auf privatem Grund ist nicht akzeptabel; PP sind für Kunden Mitarbeitende u. Zulieferer zwingend notwendig. – An maximaler Obergrenze besteht kein überwiegendes öffentliches Interesse, bzw. Begründung fehlt in Erläuterungen – Es ist nicht nachgewiesen, dass Lufthygiene dadurch verbessert würde – Beschränkung auf privatem Grund führt zur vermehrten Parkierung auf öffentlichem Grund
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Unternehmen (SISKA), 1 Verband und Organisation (HAW)
Berücksichtigung	

Erwägungen	<p>Antrag teilweise berücksichtigt: Bei der Benutzerkategorie „Bewohner/innen“ wird in den Reduktionsgebieten D und E auf eine Obergrenze verzichtet.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Das PBG (§ 242) sieht explizit vor, dass in der Nutzungsplanung die Zahl der Auto-Abstellplätze festgelegt wird. Und zwar nach den Kriterien: ÖV-Erschliessung, örtliche Verhältnisse, Ausnutzung und Nutzungsweise des Grundstücks. Besteht zudem ein überwiegendes öffentliches Interesse, insbesondere wegen des Verkehrs oder der Luft, kann die Gesamtzahl der erforderlichen Parkplätze gemäss PBG zusätzlich reduziert werden. Da die Hauptstrassen in den Hauptverkehrszeiten ausgelastet und z.T. überlastet sind und die Stadt ein lufthygienisches Sanierungsgebiet ist, rechtfertigt sich eine Festlegung der PP-Obergrenze. – Ausserhalb kantonaler Zentrumsgebiete übernimmt die PPVO-W die Maximalwerte der DA 2011. In Zentrumsgebieten ist Abstimmung auf begrenzte Verkehrskapazitäten essentiell. In der Planungszone Neuhegi-Grüze kann nur mit restriktiven Verkehrs- und Parkplatzregelungen die weitere Entwicklung ermöglicht werden (vgl. auch 102, 301). – Begrenzung Quellverkehr beim Wohnen ist für Verkehrssteuerung auch wichtig wie Massnahmen beim Zielverkehr. Die kantonale Wegleitung sieht ebenfalls die Möglichkeit für eine Obergrenze beim Wohnen vor. – Mit der in der PPVO-W vorgesehenen Parkraumplanung ist auch eine flächendeckende Bewirtschaftung der Parkplätze auf öffentlichem Grund geplant (z.B. Parkgebühren, blaue Zone, weisse Zone mit Zeitangabe). Dies hilft Ausweichverkehr zu verhindern.
Antrag 320	<p>Obergrenze beim Wohnen mind. 1 PP / Wohnung, bzw. 2 bei freistehenden EFH, bei Besucher- / Kundenparkplätze auf Obergrenze verzichten</p>
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – PP-Bedarfswerte für Wohnen und Besucher sind viel zu rigoros, womit Druck auf öffentlichen Grund und Suchverkehr erhöht wird – PPVO-W widerspricht PBG Art. 242, der verlangt, dass PP im Normalfall ausserhalb öffentlichem Grund aufgestellt werden können
Einwender	<p>Total 1 Antrag: 1 Verband und Organisation (HEV)</p>
Berücksichtigung	<p>Antrag teilweise berücksichtigt. Bei der Benutzerkategorie „Bewohner/innen“ wird in den Reduktionsgebieten D und E auf eine Obergrenze verzichtet.</p>
Erwägungen	<ul style="list-style-type: none"> – Im Gebiet D, wo die ÖV-Erschliessung eher schlecht ist, wird beim Wohnen neu auf eine Obergrenze verzichtet. – Eine generelle Aufhebung der Obergrenze entspricht nicht der kantonalen Wegleitung und dem PBG. Zudem würde das den verkehrlichen Zielen (sGVK) und Umweltziele (Massnahmenplan Luftreinhaltung 2010) entgegenwirken. – Ausserhalb kantonale Zentrumsgebiete übernimmt die PPVO-W die Maximalwerte der DA 2011. – In Winterthur haben 33% der Haushalte kein Auto, im Stadtzentrum liegt der Anteil autofreier Haushalte noch höher. 25% der CS-Liegenschaften in

Winterthur haben leerstehende PP (gemäss Credit Suisse Real State Asset Management 2012). Generell 1 PP/Wohnung ist daher eindeutig zu hoch.
 – Gemäss PBG Art. 242, Abs. 2 können bei überwiegendem öffentlichem Interessen, insb. des Verkehrs, des Heimatschutzes, der Luft etc., die Zahl der erforderlichen Plätze tiefer angesetzt und die Gesamtzahl begrenzt werden.

Antrag 321	Art. 4 - massgeblicher Bedarf: Reduktionen z.T. verstärken und logischer machen (keine Differenzierung Zentrumsgebiete)
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – keine Differenzierung der Maximalwerte der Zentrumsgebiete (1e Regelung) – zum Teil stärkere Reduktion der Maximalwerte bei allen Nutzergruppen
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Verband und Organisation (VCS)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Eine differenzierte Berücksichtigung der ÖV-Erschliessungsgüte entspricht den Grundsätzen gemäss PBG und kantonaler Wegleitung. In den Zentrumsgebieten sind für einzelne Nutzungen stärkerer Reduktionen vorgesehen. Eine weitere Verschärfung widerspricht zahlreichen Einwendungen (vgl. 311). Die Reduktionswerte werden im Spannungsfeld zwischen Verkehrsbewältigung (begrenzte Strassenkapazität), Verdichtung nach innen und Gebietsentwicklung (Entwicklung nicht hemmen) als zweckmässig eingeschätzt.

Antrag 322	Art. 4 - massgeblicher Bedarf: stärkere Reduktionen vorsehen
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – Reduktionen mindestens wie DA, Zentrumsgebiete stärker reduzieren: Bewohner: Gebiet B von 65 auf 60 Beschäftigte: Gebiet B1 von 25 auf 20 und Gebiet B2 von 30 auf 20 Besucher / Kunden: Gebiete A1 und A2 von 30 auf 25, Gebiete B1 und B2 von 40 auf 35, Gebiet C von 65 auf 60, Gebiet D von 85 auf 75, Gebiet E von 100 auf 90 – Maximalwerte in Gebieten A, A1, A2 und B, B1 und B2 um 5 - 10% stärker reduzieren – es muss eine deutliche Abminderung in diesen Gebieten erfolgen, um die hohen Zielvorgaben des sGVK's und dem Agglomerationsprogramm 2. Generation erreichen zu können
Einwender	Total 2 Anträge: 2 Parteien (SP, EVP)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Siehe Beantwortung von Antrag 321.

Antrag 323	Auf minimale Untergrenze kann verzichtet werden
Begründung	Eigentümer, welche ein autofreies Gebäude erstellen möchten, sollen dies tun können

Einwender	Total 1 Antrag: 1 Verband und Organisation (HEV)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Das PBG erfordert eine Mindestgrenze. Art. 8 ermöglicht aber autofreies Wohnen (bzw. Nutzungen). Der erforderliche Nachweis für den reduzierten Bedarf verhindert missbräuchliche PP-Reduktionen zulasten anderer. Wenn die gesetzlichen Grundlagen im PBG ändern, kann durchaus überlegt werden, ob eine Untergrenze sinnvoll ist. Basel-Stadt beispielsweise legt nur einen Maximalwert fest.
<hr/>	
Antrag 324	Art. 4, Abs. 2 - streichen stattdessen Artikel 6 "Nachhaltige Mobilität" aus DA vom 2.2.11
Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Verband und Organisation (VCS)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Die in Art. 4, Abs. 2 vorgesehene Regelung kann flexibler auf besondere Verhältnisse angewendet werden. Sie setzt eine Interessenabwägung und in der Regel ein Mobilitätskonzept voraus. Diesen Spielraum braucht der Stadtrat. Zudem hat der Stadtrat mit Art. 7 die Kompetenz ein Mobilitätskonzept zu verlangen, wenn sich eine Überlastung auf dem übergeordneten Strassennetz abzeichnet.
<hr/>	
Antrag 325	Art. 4, Abs. 2 - streichen
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – zu offen formuliert – Bewilligungspraxis wäre von Zusammensetzung Stadtrat abhängig – PPVO-W soll Klarheit schaffen – nötige Spielraum ist in Art. 6 formuliert
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (SP)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Siehe Beantwortung von Antrag 324

5.2.3 Grenzbedarf und massgeblicher Bedarf

Antrag 331	Art. 3 - Grenzbedarf: Abs. 2 und Artikel 4 überarbeiten, PP-Bedarf liegt bei 2.5 - 4 PP pro 100 m ² BGF
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – PP-Zahlen sind viel zu tief angesetzt und verunmöglichen es dem Detailhandel, seine Filialen rentabel betreiben zu können – Orientierung an E-PBG und E-PPVO -> jedoch massivere Reduktionen (heute: 2.5 – 4 PP / 100 m² BGF Kunden und Mitarbeiter, neu: 0.6 - 2.5 PP / 100 m² BGF)

Einwender	– Bonus bei SVN fehlen Total 2 Anträge: 1 Verband und Organisation (Espace), 1 Unternehmen (Coop)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	<ul style="list-style-type: none"> – Die Berechnung der Anzahl PP nach Nutzungsarten entspricht der etablierten Rechtspraxis und stützt sich auf die kantonale Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen (Baudirektion 1997) ab. Die entsprechenden PP-Bedarfswerte wurden im Rahmen umfangreicher Abklärungen bei der Überarbeitung der Wegleitung 1997 und der Erarbeitung des kantonalen Entwurfes der E-PPVO-ZH sowie Forschungsarbeiten des SVI als Basis der SN-Parkplatznormen ermittelt. – Die Reduktionsfaktoren wurden weitgehend von der DA 2011 übernommen. Sie bewegen sich grösstenteils innerhalb des Handlungsspielraums, den die kantonale Wegleitung angibt. – In zentralen Lagen sind grösseren Abminderungsfaktoren infolge eines hohen Anteils an nicht motorisierten Personen plausibel. – Auch die Auswertung im Mikrozensus zeigt, je besser ein Gebiet mit dem ÖV erschlossen ist, desto weniger gross ist das MIV-Aufkommen. Folglich sind da auch weniger Parkplätze nötig.

Antrag 332	Art. 3 und 4: Grenzbedarf / massgeblicher Bedarf restriktiver machen (ca. 1/4 weniger Min / Max)
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – Kein Grund in Winterthur mehr PP als die Stadt Zürich zu bewilligen – entweder Grenzbedarf erhöhen (mBGF / PP) oder stärkere Reduktionen – Gebiete A-D: Min und Max um 1/4 zusätzlich reduzieren – Gebiet E: Min -> 80% und Max -> 100% (belassen -> ist Irrtum, da als ohne Grenze gedacht)
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (Grüne)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	<ul style="list-style-type: none"> – Die Dichte und Qualität der ÖV-Erschliessung von Winterthur entspricht nicht derjenigen von Zürich. Daher muss dieser Vergleich sehr differenziert gemacht werden. – Eine weitere Verschärfung widerspricht zahlreichen Einwendungen (vgl. 311). – Die Reduktionswerte werden im Spannungsfeld zwischen Verkehrsbewältigung (begrenzte Strassenkapazität), Verdichtung nach innen und Gebietsentwicklung (Entwicklung nicht hemmen) als zweckmässig eingeschätzt.

5.2.4 Reduktionsgebiete

Antrag 341	Zuteilung Grundstück- Nr. 2/14625 in Reduktionsgebiet D (statt C)
Begründungen	– auf besagtem Grundstück befindet sich Unterhaltsanlage die erweitert wird -> grössere Anzahl Schichtarbeiter

– fehlende / nicht genügende ÖV-Anbindung zwingt zur PW-Benützung

Einwender	Total 1 Antrag: 1 öffentliche Institution (SBB)
Berücksichtigung	Antrag berücksichtigt
Erwägung	Aufgrund langer Fusswegdistanz zur Bushaltestelle auf Seite Frauenfelderstrasse ist die Zuordnung zum Reduktionsgebiet D korrekt.

Antrag 342	Reduktionsgebiete: Erschliessung Bahnhof Grüze darf nicht präjudizierend vorweggenommen werden bzw. Zentrumsgebiet zugeordnet werden
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – Liegenschaft fällt unter Reduktionsgebiet A, da Bahnhof Grüze präjudizierend vorweggenommen wird – es ist noch unklar ob und wann der Bahnhof umgesetzt werden soll
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Unternehmen (Karmon)
Berücksichtigung	Antrag teilweise berücksichtigt. Neu wurde Art. 4, Abs. 3 eingefügt (ermöglicht Übergangslösung)
Erwägung	Die Berücksichtigung von bereits beschlossenen ÖV-Verbesserungsmassnahmen ist grundsätzlich zweckmässig und sachgerecht, da Bauten und Anlagen in der Regel für eine langfristige Nutzung bewilligt werden. Bei Gebieten mit Realisierungshorizonten für die ÖV-Verbesserungen von einigen Jahren sollen aber bis zur Umsetzung der Massnahmen befristete zusätzliche PP gemäss geltender effektiver ÖV-Gütekategorie zulässig sein. Diese befristeten PP müssen nach Umsetzung der ÖV-Massnahmen wieder aufgehoben werden. Bei der Überarbeitung der PPVO-W wurde in Art. 4 ein neuer Abschnitt 3 eingefügt.

Antrag 343	Reduktionsgebiete: Stadtmitte und Grüze vollständig Reduktionsgebiet A zuweisen
Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (GLP)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Siehe Beantwortung von Antrag 312

Antrag 344	Nicht mehrere Parkplatzzonen auf Geschäftsgelände einer Firma
Begründung	schwierige Umsetzung in der Praxis
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Verband und Organisation (Baumeister)
Berücksichtigung	Antrag teilweise berücksichtigt
Erwägung	– Parzelle Nr. 4/4452 (Töss, Klosterstrasse 20) wurde bei der Überarbeitung in die ÖV-Gütekategorie B abklassiert (vorher teilweise A und B)

- Es liegen nur wenige Parzellen in zwei verschiedenen Reduktionsgebieten. Bei sehr grossen Parzellen, die klar unterschiedliche ÖV-Güteklassen umfassen, ist eine differenzierte Beurteilung von Bauten und Anlagen auf diesen Arealen aus planerischer Sicht sinnvoll.

Antrag 345

Reduktionsgebiete - Gebietszuteilung realistisch machen

Begründungen

- Standort HÜPPI AG kann nicht der zweitbeste Standort sein -> massgebender als ÖV- Haltestellen sind Wohnort Mitarbeiter, Arbeitswege, Arbeitsaufgaben
- Vorsicht wenn Immobilien auf verschiedenen Parzellen stehen
- Flexibilisierung bei Gross- und gewerblichen Eigentümern -> keine unterschiedlichen Reduktionen
- Flexibilisierung bei Gesamtobjekten -> keine unterschiedlichen Vorgaben

Einwender

Total 4 Anträge: 2 Parteien (FDP, GLP), 1 Verband und Organisation (TCS), 1 Unternehmen (Hüppi)

Berücksichtigung

Antrag wird teilweise berücksichtigt

Erwägungen

- Die Ermittlung der ÖV-Erschliessungsqualität entspricht der Methode der kantonalen Wegleitung. Da dies eine bewährte Grundlage ist (auch durch Gerichtsentscheide anerkannt), soll nicht wesentlich davon abgewichen werden.
- Für die Areale an der Technorama- / Hegmattenstrasse wurde nochmals gemäss der Methodik der kantonalen Wegleitung die ÖV-Güteklassen überprüft. Es zeigt sich, dass einige Areale gerade in einem Grenzbereich liegen bei der Ermittlung der ÖV-Güteklasse. Daher wurden in der Neubeurteilung einige Areale in der ÖV-Güteklasse abgestuft. Siehe dazu Kapitel 6.2 „Anpassung im Plan der Reduktionsgebiete“.
- Die verschiedenen Arbeitsaufgaben einer Firma werden mittels verschiedener Werte für den Grenzbedarf (Art. 3) berücksichtigt. Dort wird beispielsweise unterschieden zwischen publikumsorientierter, industrieller oder gewerblicher Nutzung.
- Der Wohnort der Mitarbeitenden kann nicht berücksichtigt werden; da deren Herkunft und Anzahl stark schwanken kann und bei der Baubewilligung die Anzahl Beschäftigte in der Regel nicht bekannt ist. Die Ermittlung der PP über die Nutzungsfläche und Reduktionswerte ist ein gängige und bewährte Praxis auch in anderen Gemeinden, Städten und Kantone.
- Eine Flexibilisierung ist mit einem Fahrtenmodell möglich (Art. 9) und besondere betriebliche Verhältnisse (z.B. erhöhter Parkplatzbedarf bei Schichtbetrieben oder Betriebsfahrzeugen) können auf der Grundlage von Art. 6 berücksichtigt werden.
- Der Stadtrat kann im Einzelfall vom massgeblichen Bedarf abweichende Regelungen bewilligen, wenn überwiegende öffentliche Interessen dies erfordern. Eine solche Bewilligung setzt in der Regel ein Mobilitätskonzept gemäss Art. 7 voraus.

Antrag 346	Mögliche Änderungen der Reduktionsgebiete durch den Stadtrat führen zu erheblicher Rechtsunsicherheit
Begründung	ÖV-Erschliessung kann sich stark verändern, womit eine systembedingte Rechtsunsicherheit geschaffen wird
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Verband und Organisation (HEV)
Berücksichtigung	Antrag wird teilweise berücksichtigt
Erwägung	<p>Die jahrelange bestehende Praxis in Winterthur ist die einzelfallweise Beurteilung der ÖV-Güteklasse bei jedem Baugesuch aufgrund der jeweils aktuellen ÖV-Erschliessung (Ermittlung der ÖV-Güteklasse mit der Methodik der kantonalen Wegleitung). Dies schafft keine Transparenz.</p> <p>Art. 22 (und die Erläuterungen) wurden insofern ergänzt, als dass der Stadtrat Anpassungen am Plan der Reduktionsgebiete vornehmen kann, wenn sich durch bauliche oder betriebliche Massnahmen erhebliche Veränderung der Erschliessungsqualität ergeben. Im Erläuterungstext wird klar festgehalten, dass dies nach der Methodik der kantonalen Wegleitung oder entsprechende Nachfolgeregelungen zu erfolgen hat. Damit ist keine Willkür möglich.</p> <p>Mit dem parzellengenauen Plan wird die heutige Praxis auf einem Plan und abgebildet. Dies schafft Transparenz. Materiell ergibt dies keine wesentlichen Änderungen zu heute.</p> <p>Im überarbeiteten Plan der Reduktionsgebiete sind bereits geplante ÖV-Erschliessungen berücksichtigt (schraffiert dargestellt). In absehbarer Zeit sind keine grösseren Änderungen zu erwarten. Für dieses Gebiet ist in der PPVO-W eine Übergangslösung vorgesehen (siehe Art. 4, Absatz 3).</p>
	<p>5.2.5 Sonderregelungen</p>
Antrag 351	Art. 6 - Sonderregelungen: erweitern, nicht nur für Schichtbetrieb; Aspekt Sicherheit berücksichtigen; Betriebsfahrzeuge zusätzlich rechnen
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – Sicherheit v.a. der Mitarbeiterinnen in der dunklen Jahreszeit – Ausnahme genügt für unseren Betrieb nicht, da kein Schichtbetrieb – Betriebsfahrzeuge separat und zusätzlich zur max. zulässigen PP-Zahl rechnen – Betriebsfahrzeuge sind nicht nur teilweise, sondern überhaupt nicht auf die Zahl der zulässigen Abstellplätze anzurechnen – PPVO-W ist arbeitsplatzfeindlich (Widerspruch zu Stadtrats- / Parlamentszielen: Bewahrung und Neuschaffung Arbeitsplätze) – als Betriebe mit "weit ausreichendem Netzwerk" sind Betriebe mit Schulungs- und Kongressangebot erwähnt
Einwender	Total 7 Anträge: 1 Partei (CVP), 6 Unternehmen (Zimmer, Maag, Burckhardt, Geilinger, Allreal, Hüppi)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt, Antrag teilweise gegenstandslos

Erwägung	Mit Art. 6 Abs. 2 und 3 besteht die Möglichkeit für Betriebe mit Schichtwechsel und Betriebsfahrzeugen mehr Parkplätze zu bewilligen. Betriebsfahrzeuge werden wie gefordert zusätzlich zum Maximalbedarf bewilligt. Diese Regelung schafft einen genügenden Bemessungsspielraum für betriebliche Zwecke. Für Betriebe mit Schichtwechsel wurde die Regelung in der Überarbeitung der PPVO-W so angepasst, dass neu nicht die ÖV-Betriebszeiten, sondern die MIV-Hauptverkehrszeiten massgebend sind. Das ermöglicht einen grösseren Spielraum. Zudem hat der Stadtrat nach Art. 4, Abs. 2 im Einzelfall die Kompetenz vom massgeblichen Bedarf abweichende Regelungen zu bewilligen, wenn überwiegende öffentliche Interessen dies erfordern. Eine solche Bewilligung setzt in der Regel ein Mobilitätskonzept gemäss Art. 7 voraus.
Antrag 352	Art. 6 - Sonderregelungen: erweitern, nicht nur für ausserhalb der ÖV-Betriebszeiten
Begründung	Leute, die Schicht arbeiten, kommen u.U. auch deshalb mit dem Auto, da sie davor / danach anderen Verpflichtungen nachgehen müssen
Einwender	Total 2 Anträge: 1 Partei (FDP), 1 Verband und Organisation (TCS)
Berücksichtigung	Antrag berücksichtigt, Art. 6 Abs. 2 geändert
Erwägung	Artikel 6 wurde insofern geändert, als dass für Betriebe mit Schichtwechsel nicht die ÖV-Betriebszeiten, sondern die MIV-Hauptverkehrszeiten massgebend sind. Dies ermöglichte einen grösseren Spielraum. Auf Gesuch hin wird die Zahl der maximal zulässigen Parkplätze für Beschäftigte angemessen erhöht. Damit wird die heutige Bewilligungspraxis bezüglich Schichtparkplätze beibehalten.
Antrag 353	Art. 6 - Sonderregelungen: erhöhte PP für Betriebe mit einem wesentlichen Anteil an Geschäftskunden (wenn objektiv auf "Betriebsfahrzeuge" angewiesen) und Mobilitätskonzept einfordern
Begründung	Bevorzugung Gewerbe- vor Privatkunden
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (GLP)
Berücksichtigung	Antrag ist teilweise bereits berücksichtigt
Erwägung	Die PPVO-W bietet für Betriebsfahrzeuge eine flexible Sonderregelung an. Betriebsfahrzeuge werden zusätzlich zum Maximalbedarf bewilligt. Zudem hat der Stadtrat in Art. 4, Absatz 2 (massgeblicher Bedarf) im Einzelfall die Kompetenz vom massgeblichen Bedarf abweichende Regelungen zu bewilligen, wenn überwiegende öffentliche Interessen dies erfordern. Eine solche Bewilligung setzt in der Regel ein Mobilitätskonzept gemäss Art. 7 voraus.
Antrag 354	Unternehmensansiedlung fördern -> genügend PP für Handwerksbetriebe
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – Handwerksbetriebe benötigen PP für Betriebsfahrzeuge – Strafe, durch PP-Minimierung wenn er Betrieb vergrössern möchte

– PPVO-W widerspricht durch "PP-Wegnahme" der Eigentumsgarantie

Einwender

Total 1 Antrag: 1 Partei (SVP AS)

Berücksichtigung

Antrag ist teilweise bereits berücksichtigt

Erwägung

Für Sonderregelung siehe Beantwortung von Antrag 353. Mit der PPVO-W wird kein Abbau von bestehenden rechtmässig bewilligten oder ersessenen Parkplätzen beabsichtigt, sofern Bauten und Anlagen nicht neubauähnlich umgestaltet werden.

Es ist keine Bestrafung durch PP-Minderung zu befürchten, wenn ein Betrieb vergrössert wird. Ein konkretes Beispiel zur Besitzstandsgarantie: Ein Unternehmen wird am bisherigen Betriebsstandort (Rayon) erweitert (Bau zusätzlicher Werkhallen oder anderer Betriebsgebäude) → Bestehende Parkplätze (d.h. die eigentliche Parkieranlage als Bauwerk und nicht einfach die bestehende Parkplatzzahl) können beibehalten werden; zusätzliche Parkplätze können nur bewilligt werden, wenn neurechtlich mehr Parkplätze zulässig sind als bestehend.

Antrag 355

Art. 6 - Sonderregelungen: Präzisierung Absatz 3 (Betriebsfahrzeuge) mit Kriterien für Sonderregelungen und erforderlichem Verfahren; Ergänzung mit qualitativen und quantitativen Informationen; fassbarer machen

Begründungen

- unklar nach welchen Kriterien und in welchem Verfahren Sonderregelungen erlassen werden
- Was sind Betriebsfahrzeuge > präzisieren, respektive in der Anwendung sehr weit auszulegen (auch Privatfahrzeuge, die vorübergehend beruflichen/betrieblichen Zwecken dienen)
- Grossteil der PP-Bedürfnisse soll nicht durch Sonderregelungen des Stadtrates erfolgen -> Gefühl von Willkür; klare nachvollziehbare Regeln

Einwender

Total 5 Anträge: 1 Partei (FDP), 3 Verbände und Organisationen (Standortf, Baumeister, TCS), 1 Unternehmen (SISKA)

Berücksichtigung

Antrag wird nicht berücksichtigt

Erwägung

Im Art. 6, Absatz 3 und im Erläuterungstext ist definiert, dass als Betriebsfahrzeuge Servicefahrzeuge und vergleichbare für den Betrieb notwendige Fahrzeuge gelten, die auf den Betrieb eingelöst sind. Wie im Erläuterungsbericht festgehalten, ist die PPVO-W Teil der Bauordnung. Der Vollzug erfolgt im Rahmen von Baubewilligungsverfahren durch die Baupolizei. Der Normalbedarf an Parkplätzen wird, wie in der Einwendung richtig festgehalten, über den Grenzbedarf (Art.3) und den massgeblichen Bedarf (Art.4), d.h. ohne Sonderregelung, bewilligt.

Antrag 356

Art. 6, Abs. 2 und 3: Der Antrag zur Erhöhung sowie die Bewilligung dazu müssen im Baugesuch "transparent begründet" werden

Begründung

Sonderregelungen für Schichtwechsel / Fahrzeuge für Betriebszwecke

Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (Grüne)
Berücksichtigung	Antrag gegenstandslos
Erwägung	Dies entspricht der Vollzugs- und Rechtspraxis. Alle baurechtlichen Entscheide basieren auf ausreichend dokumentierten und begründeten Projekteingaben. In der Überarbeitung der PPVO-W wurden Art. 6, Absatz 2 und 3 wie folgt ergänzt: „Die Parkplätze sind ausschliesslich dieser Nutzung vorbehalten. Fällt diese Nutzung weg, sind die dafür bewilligten Parkplätze wieder aufzuheben.“
Antrag 357	Art. 6, Abs. 3 Formulierung problematisch (... Fahrzeuge, die auf Betrieb eingelöst sind)
Begründung	Viele Fahrzeuge, z.B. von Aussendienstmitarbeitern, sind auf die Mitarbeiter eingelöst > Schikane für Betriebe, die auf Verkaufspersonal angewiesen sind
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (CVP)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Mit der Beschränkung, der nur auf den Betrieb eingelöste Fahrzeuge, wird sichergestellt, dass es sich um betriebsnotwendige Fahrzeuge (wie Lieferwagen, Montagefahrzeuge etc.) handelt. Für Mitarbeitende, die ihr eigenes Auto als Dienstfahrzeug benutzen, wird über den Normalbedarf an Beschäftigten-PP (Art. 3 und 4) eine gewisse Anzahl an PP zur Verfügung gestellt. Zudem hat der Stadtrat in Art. 4, Absatz 2 (massgeblicher Bedarf) im Einzelfall die Kompetenz vom massgeblichen Bedarf abweichende Regelungen zu bewilligen, wenn überwiegende öffentliche Interessen dies erfordern. Eine solche Bewilligung setzt in der Regel ein Mobilitätskonzept gemäss Art. 7 voraus.
Antrag 358	Art. 6, Abs. 2 ergänzen: Parkplätze für Schichtwechsel dürfen nicht zweckentfremdet werden; ansonsten Rückbau zwingend machen
Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (SP)
Berücksichtigung	Antrag berücksichtigt, Art. 6, Absatz 2 und 3 wurden ergänzt
Erwägung	Art. 6, Absatz 2 und 3 wurden wie folgt ergänzt: „Die Parkplätze sind ausschliesslich dieser Nutzung vorbehalten. Fällt diese Nutzung weg, sind die dafür bewilligten Parkplätze wieder aufzuheben.“
Antrag 359	Art. 6, Abs. 4 Car-Sharing Rechnung zu konservativ; Verhältnis 1:10 statt 1:4 / Verhältnis 1:8 statt 1:4 / Verhältnis erhöhen 1:6 statt 1:4 / Verhältnis massiv erhöhen
Begründung	Car-Sharing Modell wird an Beliebtheit gewinnen
Einwender	Total 4 Anträge: 3 Parteien (Grüne, SP, GLP), 1 Verband und Organisation (VCS)

Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	<ul style="list-style-type: none"> – 1 Fahrzeug reicht für 3 und 4 Personen, die ein Fahrzeug relativ oft beanspruchen; bei Gelegenheitsbenutzer/innen oder der Nutzung als Zweitauto ist dieses Verhältnis deutlich höher (über 1:10). – Da mit dem festgelegten Verhältnis eine bereits stark reduzierte PP-Mindestzahl weiter reduziert werden kann, wird ein eher tiefes Verhältnis vorgesehen. – Weitere Reduktionen des Minimalbedarfs sind gemäss Art. 8 (Autoarme Nutzungen) möglich.

Antrag 360	Art. 6 - Sonderregelungen bei Schutzobjekten birgt Gefahr von Willkürentscheiden
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – Gefahr von Ungleichbehandlung – wenn keine einheitlichen Vorgaben gelten, so liegen Willkürentscheide nahe
Einwender	Total 2 Anträge: 1 Partei (FDP), 1 Verband und Organisation (TCS)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Jedes Schutzobjekt ist ein Sonderfall, der im Einzelfall beurteilt werden muss. Somit sind keine einheitlichen Vorgaben möglich.

5.2.6 Mobilitätskonzepte

Antrag 361	Art. 7 - Mobilitätskonzepte anpassen: Erstellung soll auch freiwillig möglich sein, um eine von PPVO-W abweichende Zahl zu begründen; Stadtrat darf nicht verlangen können
Begründung	-
Einwender	Total 2 Anträge: 2 Parteien (Piraten, GLP)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Bauherren können immer ein Mobilitätskonzept einreichen; im Verordnungstext ist genau aufgelistet, unter welchen Voraussetzungen der Stadtrat ein Mobilitätskonzept verlangen kann. Das Mobilitätskonzept ist als Planungsinstrument zu verstehen, welches gewisse Nutzungen ermöglichen soll, die andernfalls nicht bewilligungsfähig wären. Es kann daher durchaus auch im Interesse von Investoren und Bauherren sein. Sie auch Beantwortung Antrag 362.

Antrag 362	Art. 7 - Mobilitätskonzepte anpassen: Stadtrat soll Mobilitätskonzept nicht verlangen können, Konzept sollte nur das "Nötigste" enthalten müssen, Entscheid Stadtrat über Konzepterfordernis muss rasch erfolgen, keine Festlegung von Sanktionen
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – Bei grösseren Bauvorhaben ist es im Interesse der Bauherrschaft, Vorkehrungen für die Bewältigung des Verkehrsaufkommens zu treffen

- Stadt soll nicht von Gesetzes wegen ein zusätzliches Konzept einfordern können (Aufwand und Kosten für Bauherrschaft)

Einwender	Total 1 Antrag: 1 Unternehmen (SISKA), 1 Verband und Organisation (HAW)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Das Mobilitätskonzept soll Entwicklungen ermöglichen, die andernfalls beispielsweise wegen Überlastung des übergeordneten Strassennetzes nicht möglich wären oder weil eine nutzungsbezogene Zuordnung der Parkplätze aufgehoben wird. Das Mobilitätskonzept kann daher auch durchaus im Interesse von Investoren und Bauherren sein. Der Stadtrat braucht die Kompetenz dazu, um das übergeordneten öffentlichen Interesse wahrnehmen zu können. In Art. 7, Absatz 3 sind die Gründe aufgeführt, wann der Stadtrat ein Mobilitätskonzept verlangen darf.

Antrag 363	Art. 7 - Mobilitätskonzept anpassen: PP-Zahl für Konzeptanforderung ist zu restriktiv angesetzt
Begründung	50 PP Grenzbedarf bedeutet u.U. 10 PP massgeblicher Bedarf -> unnötige Bürokratie
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Unternehmen (Allreal)
Berücksichtigung	Antrag berücksichtigt
Erwägung	Neu wird ein massgeblicher Bedarf von 30 PP (effektive Anzahl Parkplätze mit Berücksichtigung der ÖV-Güteklasse) als Schwellenwert festgelegt (vorher 50 PP gemäss Grenzbedarf, d.h, ohne Reduktion durch die ÖV-Güteklasse). Dadurch wird, faktisch gesehen der Schwellenwert bei gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten erhöht. Beispiel: ein Verkaufsgeschäft mit einem Grenzbedarf von 60 PP wird im Gebiet A weniger als 30 PP erhalten. In diesem Fall kann kein Mobilitätskonzept verlangt werden.

Antrag 364	Art. 7. Abs. 1 lit a) ist zu streichen (Reaktion auf Versäumnisse Stadtrat)
Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (Piraten)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Wenn sich Überlastungen auf dem übergeordneten Strassennetz abzeichnen, muss auf die Problematik reagiert werden können; andernfalls sind Projekte unter Umständen wegen ungenügender Erschliessung nicht bewilligungsfähig. Es ist in städtischen Verhältnissen unrealistisch, eine Überlastung des Strassennetzes vollständig und vorsorglich vermeiden zu können.

Antrag 365	Art. 7 lit f) Mobilitätskonzept / Monitoring Ergänzung: die Erfassung von persönlichen Daten (Namen, Autonummer, Ziel & Zweck Reise, ...) ist zu verhindern
Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (Piraten)
Berücksichtigung	Antrag gegenstandslos
Erwägung	Das Informations- und Datenschutzgesetz IDG sowie das Verwaltungsrechtspflegegesetz VRG regeln das Anliegen umfassend; keine Ergänzung erforderlich.
<hr/>	
Antrag 366	Art. 7 - Mobilitätskonzept anpassen: Formulierung aus DA (Artikel 6) übernehmen (Statt Art. 7, Abs. 2, ist der Artikel 6 aus der DA vom 2.2.11 zu übernehmen)
Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (Grüne)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Art. 6 der Dienstanweisung 2011 passt systematisch nicht in die PPVO-W; er behandelt auch Inhalte, die in der PPVO-W andernorts geregelt sind (wie z.B. das Fahrtenmodell). Die in Art. 6 der DA 2011 sehr vage umschriebene Voraussetzung für zusätzliche Massnahmen „um eine nachhaltige Mobilität sicherzustellen“ erhält mit Art. 7, Absatz 1 der PPVO-W die für den Vollzug erforderliche Präzisierung.
<hr/>	
Antrag 367	Nur Massnahmen verbindlich in Mobilitätskonzepten festlegen, die auch tatsächlich kontrolliert werden können
Begründung	z.B. ist Kontrolle eines Verzichts auf ein Fahrzeug im Mietvertrag äusserst schwierig
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Verband und Organisation (RWU)
Berücksichtigung	Antrag ist gegenstandslos
Erwägung	In der PPVO-W sind keine detaillierten Massnahmen vorgeschrieben. Im Anhang zum Erläuterungsbericht ist eine Richtlinie für Mobilitätskonzepte enthalten (mit Themen und möglichen Inhalten). Es ist dann Aufgabe des durch die Grundeigentümer zu erarbeitenden Mobilitätskonzeptes zweckmässige und kontrollierbare Massnahmen vorzusehen.

5.2.7 Fahrtenmodell

Antrag 371	Art. 9 - Fahrtenmodell: Artikel ersatzlos streichen
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – Fahrtenmodelle führen zu einer Reduktion der PP-Zahlen – schwierig im Vollzug – erheblicher finanzieller und personeller Ressourcenaufwand – Fahrtenmodelle sind investorenfeindlich – sie sind für Unternehmen nicht akzeptabel – sie sind verkappte Parkplatzreduktionen, da sie letztlich nur mit einer solchen umsetzbar sind – sie sind unverhältnismässige Eingriffe in die Eigentumsgarantie – zu massiver Eingriff in Standort-Wettbewerb – Fahrtenmodelle schränken Grundrechte ein (vgl. Art. 36 BV und Art. 27 BV) – sie ziehen "Schwarzpeter-Spiel" nach sich, da Problem oft bei den Betreibern und nicht bei den Investoren / Grundeigentümern hängen bleibt – PP-Flächen können unter Umständen nicht mehr benutzt werden – Sanktionen bestrafen Eigentümer – Nutzen von Fahrtenmodellen wird bezweifelt – provozieren Ausweichverkehr und führen daher zu Mehremissionen – auf kantonaler Ebene wird auf Fahrtenmodell verzichtet (Ablehnung Wirtschafts- und Umweltverbände) – es werden falsche Anreize geschaffen (Preis für Grundstück regelt sich über Anzahl Fahrten anstelle Nutzung und Ertragspotential)
Einwender	Total 7 Anträge: 2 Parteien (SVP WI, FDP), 3 Verbände und Organisationen (HAW, Espace, TCS), 3 Unternehmen (Burckhardt, SSKA, Coop)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Fahrtenmodelle sind als Planungsinstrument zu verstehen, welche Nutzungen ermöglichen, die ohne Fahrtenmodell unter Umständen nicht bewilligungsfähig wären. Sie sind auch als Entgegenkommen / Lösungssuche zwischen Bewilligungsbehörde und Bauherrschaften zu verstehen, denn sie ermöglichen Handlungsspielraum. Zudem ist dieses Instrument aus verkehrsplanerischer Sicht insofern überzeugend, als dass in erster Linie über die Fahrten und nicht über Parkplätze diskutiert wird.
<hr/>	
Antrag 372	Art. 9 - Fahrtenmodell: Präzisierung der Kriterien, wann Stadtrat Fahrtenmodell fordern kann und Präzisierung, dass Grundeigentümer Fahrtenmodell aus eigenem Antrieb umsetzen kann
Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Verband und Organisation (RWU)
Berücksichtigung	Antrag teilweise bereits berücksichtigt
Erwägung	Die PPVO-W regelt die Rechtsgrundlagen für das Instrument Fahrtenmodell. Inhaltliche Details sind in einer Richtlinie im Anhang des Erläuterungsberichts beschrieben. Der Zweck wird in der Verordnung wie folgt umschrieben: „Mit

Fahrtenmodellen können Nutzungen mit erheblichem Verkehrsaufkommen an raumplanerisch geeigneten oder erwünschten Lagen trotz Vorbelastung (Luft, Lärm, Strassenkapazitäten) zugelassen werden.“ (Art. 9, Abs. 2). Auch in den Erläuterungen wird der Zweck des Fahrtenmodells konkretisiert: „Um auf die Bedürfnisse der Grundeigentümer und Bauherren besser reagieren (z.B. stark fluktuierende Nachfrage) und zugleich das Verkehrsaufkommen auf Anforderungen der Strassenkapazitäten und Umwelt abstimmen zu können, kann zusätzlich oder auch an Stelle der maximal zulässigen Parkplatzzahl ein Fahrtenkontingent festgelegt werden.“

Zusammengefasst. Das Fahrtenmodell ermöglicht flexible Lösungen für den Bauherrn unter gleichzeitiger Abstimmung auf die Strassenkapazität und die Umwelt. Sie ist daher auch für die Behörde ein sehr wichtiges Planungsinstrument. Diese Definition ist aus Sicht des Stadtrates hinreichend. Der Stadtrat braucht aus übergeordnetem öffentlichem Interesse (z.B. begrenzte Strassenkapazität) die Kompetenz ein Fahrtenmodell verlangen zu können.

Antrag 373	Art. 9 - Fahrtenmodell: Zweck ergänzen
Begründung	konkretes Ziel: übergeordnetes Strassennetz
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (SP)
Berücksichtigung	Antrag teilweise bereits berücksichtigt
Erwägung	Siehe Beantwortung Antrag 372.
Antrag 374	Art. 9 - Fahrtenmodell nur zurückhaltend anwenden (grössere Bauvorhaben)
Begründung	Nutzung soll sich Verkehr anpassen; nur für grössere Bauvorhaben vorsehen
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (EVP)
Berücksichtigung	Antrag erfüllt
Erwägung	Fahrtenmodelle sind nur für grosse Areale vorgesehen (vgl. Erläuterungsbericht, Anhang 2: Richtlinie für Fahrtenmodelle, Eignung: > 150 PP, > 2'000 Fahrten pro Tag oder mehr als 4'000 Personenbewegung pro Tag).
Antrag 375	Art. 9 - Fahrtenmodelle klarer formulieren: Ziel, dass Abnahme Fahrten zu Spitzenzeiten; Abs. 1 "anstelle oder" streichen
Begründung	-
Einwender	Total 2 Anträge: 1 Partei (GLP), 1 Verband und Organisation (VCS)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	In Art. 9, Absatz 2 steht der Hinweis, dass die Strassenkapazität, Luft und Lärm Beurteilungskriterien sind. Auch in den Erläuterungen ist festgehalten, dass das

Verkehrsaufkommen auf die Strassenkapazität und die Umwelt abzustimmen.
Diese Definition ist aus Sicht des Stadtrates genügend klar.

Im Weiteren ist der Antrag zu eng gefasst – je nach Situation ist der Tagesverkehr, die Spitzenstunde, die Verkehrsmenge während der Nacht etc. zu limitieren.

Siehe auch Beantwortung Antrag 372.

Antrag 376

Art. 9 lit f) Fahrtenmodell / Monitoring Ergänzung: keine Erfassung von persönlichen Daten (Namen, Autonummer, Ziel & Zweck Reise, ...)

Begründung

-

Einwender

Total 1 Antrag: 1 Partei (Piraten)

Berücksichtigung

Antrag gegenstandslos

Erwägung

Siehe Beantwortung von Antrag 365

Antrag 377

Art. 9 - Fahrtenmodell: Ergänzung um Punkt h) "kein zusätzlicher Anstieg der Spitzenbelastung auf dem erschliessenden Strassennetz (gegenüber einer Lösung ohne Fahrtenmodell)"

Begründung

Fahrtenmodelle dürfen nicht dazu führen, dass die Spitzenbelastung auf dem städtischen Strassennetz mehr zunimmt als ohne dessen Anwendung

Einwender

Total 1 Antrag: 1 Partei (Grüne)

Berücksichtigung

Antrag wird nicht berücksichtigt

Erwägungen

Siehe Beantwortung von Antrag 372.

5.3 Abstellplätze für leichte Zweiräder

Antrag 401

Art. 11 - Abstellplätze für Velo: 1 Velo-PP / 35 m² oder in Anlehnung an die VSS-Norm mit 1 Velo-PP pro Zimmer

Begründung

-

Einwender

Total 2 Anträge: 2 Parteien (Grüne, GLP)

Berücksichtigung

Antrag wird nicht berücksichtigt

Erwägungen

Der Minimalbedarf 1 Velo-PP pro 40 m² bei Wohnnutzungen entspricht der kantonalen Wegleitung und weicht nur geringfügig vom Antrag ab. Auch die Stadt Zürich hat diesen Wert in ihrer neuen Parkplatzverordnung verankert.

Antrag 402

Art. 11 - Bedarfswerte für Bewohner, Beschäftigte, Besucher, Kunden etwas höher ansetzen

Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (EVP)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Für PPVO-W wurden die höchsten Werte der kantonalen Wegleitung übernommen.

5.4 Anordnung, Gestaltung und Sicherstellung

Antrag 501 **Gestaltung PP: explizit erwähnen: PP (ausser Besucher-PP) sollen unterirdisch bzw. überdeckt angelegt werden, wenn die Kosten zumutbar sind**

Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (SP)
Berücksichtigung	Antrag gegenstandslos
Erwägung	Im Planungs- und Baugesetz § 244, Absatz 3 ist dies explizit vorgeschrieben. Daher braucht es diese Formulierung in der PPVO-W nicht.

Antrag 502 **Gestaltung PP: Förderung Kombination von Überdachung PP mit Zusatznutzung Solaranlage / Begrünung (wie, wann, wo)**

Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (GLP)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Es gelten für Parkieranlagen dieselben gestalterischen Vorgaben wie für die übrigen Bauten und Anlagen. Ist daher nicht Bestandteil der PPVO-W.

Antrag 503 **Gestaltung PP: Siedlungsentwässerung fördern (Versickerung statt Versiegelung)**

Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (GLP)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Siehe Beantwortung von Antrag 502

Antrag 504 **Art. 13 - "in der Regel" streichen, statt dessen "oberirdisch und" einfügen**

Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (Grüne)
Berücksichtigung	

Antrag wird nicht berücksichtigt

Erwägung Gemäss Baurekursgerichtsentscheid des Kantons Zürich zur revidierten Parkplatzverordnung der Stadt Zürich vom 15.3.2013 sind weitergehende Forderungen zur Anordnung der Velopabstellplätze als „gut zugänglich und an zweckmässiger Lage“ nicht zulässig. Unter den Erläuterungen und Hinweisen steht, dass in Winterthur üblicherweise mindestens 50% der Veloabstellplätze für Bewohner/innen und Beschäftigte oberirdisch angeordnet werden.

Antrag 505 **Art. 13 - ist mit "oberirdisch", resp. mit „Erdgeschoss“ zu ergänzen**

Begründungen

- Erforderliche Abstellplätze für leichte Zweiräder sind in der Regel auf dem Grundstück selbst zu erstellen
- Die Abstellplätze für leichte Zweiräder müssen gut zugänglich und in Eingangsnähe oberirdisch / im Erdgeschoss angeordnet werden
- "Eingangsnähe" ist ein dehnbarer Begriff und garantiert alleine noch keine qualitativ genügende Anlage (z.B. Lift und Velokeller im 3.UG wird auch als eingangsnah bezeichnet)

Einwender Total 2 Anträge: 1 Partei (GLP), 1 Verband und Organisation (VCS)

Berücksichtigung Antrag wird nicht berücksichtigt

Erwägung Siehe Beantwortung von Antrag 504

Antrag 506 **Zwangweise Forderung für Ladevorrichtungen von Elektrofahrzeugen gemäss Art. 15 geht viel zu weit**

Begründung Ob Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge erstellt werden sollen oder nicht, gehört in die Entscheidungskompetenz des jeweiligen Eigentümers

Einwender Total 1 Antrag: 1 Verband und Organisation (HEV)

Berücksichtigung Antrag wird nicht berücksichtigt

Erwägung Art. 15 verlangt nur beim Bau von Parkieranlagen mit mehr als 5 PP oder mehr als 10 Zweirädern einfache, kostengünstige Vorkehrungen wie Leerrohre und Platzreserven, damit bei Bedarf Ladevorrichtungen ohne grösseren Aufwand installiert werden können. Aufgrund der wachsenden Bedeutung von Elektrofahrzeugen erscheint diese Massnahme bei neu zu erstellenden Parkieranlagen als verhältnismässig.

5.5 Ersatzabgabe

Antrag 601	Die Stadt Winterthur beteiligt sich bei Kurzzeitparkplätzen an deren Erstellungskosten zu 50%. Bedingungen: KMU welcher in Winterthur Steuern entrichtet
Begründung	(Infolge fehlender Begründung ist der Zweck des Antrages unklar)
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Privatperson (BM)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Die PPVO-W ist nicht der richtige Ort, um allfällige Beiträge festzulegen.
<hr/>	
Antrag 602	Gemeinschaftsanlagen auf Grundstücken Dritter präziser regeln (vgl. Stadt ZH)
Begründung	nur rudimentär und einseitig im Zusammenhang mit Ersatzabgabe geregelt
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (GLP)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Aus Sicht der Stadt Winterthur sind die Regelungen gemäss Planungs- und Baugesetz (§ 245) ausreichend.
<hr/>	
Antrag 603	Art. 16 Abs. 2 streichen
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> – eine Befreiung von der Ersatzabgabe bei autoarmen Nutzungen verstösst gegen kantonales Recht (§ 246 f. PBG) – Art. 16 Abs. 2 widerspricht Art. 8 PPVO-W
Einwender	Total 2 Anträge: 2 Unternehmen (SISKA, SISKA)
Berücksichtigung	Antrag teilw. berücksichtigen, Art. 8 Abs. 2 wurde anpasst
Erwägungen	Die Ersatzabgabe gemäss § 246 Abs. 2 PBG gründet auf der Finanzierung von Ersatzmassnahmen, z.B. der Schaffung von Parkraum in nützlicher Entfernung von den betreffenden Grundstücken, wenn die Erstellung eigener Parkplätze nicht möglich ist. Bei autoarmen Nutzungen besteht per Definition ein reduzierter Bedarf an Parkraum, weshalb in diesen Fällen auch keine Ersatzmassnahmen erforderlich sind. Art. 16 Abs. 2 steht somit nicht im Widerspruch zum PBG. Gemäss Ausführungen des Baurekursgerichtsentscheids des Kantons Zürich vom 15.3.2013 zur Revision der Parkplatzverordnung der Stadt Zürich ist die nachträgliche Erhebung von Ersatzabgaben, falls die reduzierten Parkplätze nicht ausreichen, als problematisch zu beurteilen, weshalb diese Regelung aus Art. 8 Abs. 2 gestrichen wird. Damit besteht auch kein Widerspruch mehr zu Art. 16 Abs. 2.

5.6 Parkraumplanung

5.6.1 Parkraumplanung

Antrag 702	Art. 20 Abs. 1 - Die Überarbeitung des Parkraumplans soll mindestens alle 4 Jahre erfolgen
Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (Grüne)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Der 4-Jahres Rhythmus ist zu starr. Bei Bedarf werden alle Planungen fortgeschrieben, ergänzt oder überarbeitet.

Antrag 703	Parkraumplanung muss gleichzeitig mit PPVO-W verabschiedet werden (u.a. wie beeinflusst Angebot von öffentlichen Parkhäusern die grundstücksbezogenen PP gemäss PPVO-W?)
Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (GLP)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Rechtsgrundlage für den Parkraumplan, das Parkraumbewirtschaftungskonzept und für den Erlass einer darauf abgestimmten Verordnung des Grossen Gemeinderates ist eine rechtskräftig festgesetzte PPVO-W. Um einen effizienten und effektiven Einsatz der personellen und finanziellen Ressourcen der Stadtverwaltung sicherzustellen, ist zuerst der rechtliche Grundsatz im Rahmen der kommunalen Parkplatzverordnung (PPVO-W) verbindlich festzulegen, bevor dann auf der Grundlage dieser Rechtsordnung Ausführungsbestimmungen oder Massnahmen erarbeitet und umgesetzt werden. (Vgl. Antwort auf Antrag Nr. 204)

5.6.2 Bewirtschaftung

Antrag 704	PP-Bewirtschaftung wird dezidiert abgelehnt; Art. 21 ersatzlos streichen
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – Verschiedene aktuelle Studien (JEKO AG 2007, Transfer Plus AG 2008) belegen, dass Parkgebühren in Bezug auf die angestrebten Ziele der Luftreinhaltung wirkungslos, ja sogar kontraproduktiv sind – Grundlagen auf die sich Bundesgericht stützt, u.a. SVI- Studien 2002 u. 2005 sind gemäss Gutachten der HSG 2009 nicht ausreichend – Bewirtschaftung von Kunden- und Besucher- PP ist ein zu starker Eingriff in Wirtschaftsfreiheit – gebührenpflichtige PP können sich als Nachteil für die Geschäftsentwicklung herausstellen
Einwender	Total 4 Anträge: 1 Partei (FDP), 2 Verbände und Organisationen (Espace, TCS), 1 Unternehmen (Coop)

Berücksichtigung

Antrag wird teilweise berücksichtigt

Erwägung

Grundsätzlich Beibehaltung der Bewirtschaftungspflicht

Die Wirksamkeit einer PP-Bewirtschaftung auf die Verkehrsentwicklung ist belegt (siehe unter anderem auch Studie [Metaevaluation] im Auftrag der Bundesämter BAFU und ARE „Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrintensiven Einrichtungen (VE)“ Ernst Basler & Partner und Interface, 2013) und entspricht einer gängigen Praxis. Die PP-Bewirtschaftung ist als integraler Teil einer ganzheitlichen Verkehrspolitik zu betrachten wie sie im sGVK aufgezeigt wird. Für eine Verhaltensänderung braucht es aber Push- (druckbasierte) und Pull-(anzreizbasierte) Massnahmen. Der Stadtrat geht in der Interpellationsantwort „Anpassungen in der Bewilligungspraxis für Parkplätze aufgrund neuer Erkenntnisse“ (GGR-Nr. 2013/057) detailliert auf das Rundschreiben von BAFU und ARE und die darin zitierten Studien ein (u.a. auch Studie zur Verhaltensökonomie von FehrAdvice im Auftrag von espace.mobilité). Wie der Stadtrat in dieser Interpellationsantwort darlegt, wird er die Diskussion bezüglich verkehrslenkender Massnahmen weiterhin genau mitverfolgen und auch verhaltensökonomische Aspekte Beachtung schenken. Doch der Stadtrat sieht die mit dem sGVK definierte Richtung in der Verkehrspolitik durch das Rundschreiben der Bundesämter nicht in Frage gestellt und sieht keine Alternative zum eingeschlagenen Weg, sofern das Verkehrssystem funktionsfähig erhalten werden soll.

Mit Bewirtschaftungspflicht der öffentlich zugänglichen Parkplätze (das sind Parkplätze auf öffentlichem Grund sowie allgemein Kunden- und Besucherparkplätze bei Einkaufs-, Gastronomie-, Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen) werden zudem „gleich lange Spiesse“ für alle geschaffen. Heute wird in der Regel eine Bewirtschaftungspflicht nur bei Sondernutzungsplanungen (z.B. bei Gestaltungsplänen) oder bei UVP-pflichtigen Bauvorhaben umgesetzt. Dies führt aber zu einer Ungleichbehandlung und es kann im Kleinräumigen zu einer Verlagerung der Kundschaft führen.

Teilweise Anpassung

Aufgrund der Einwendungen wurde der Begriff der öffentlichen zugänglichen Parkplätze wie folgt präzisiert und eingegrenzt: Als öffentlich zugängliche Parkplätze gelten Parkplätze auf öffentlichem Grund sowie allgemein zugängliche öffentliche und private Kunden- und Besucherparkplätze von Einkaufszentren, Fachmärkten, Gastrobetrieben, Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Spitälern, Sportanlagen, Museen, Heimen, Verwaltungen. Nicht als öffentlich zugängliche Parkplätze gelten private Parkplätze für Bewohner/innen, ihre Besucher/innen, für Beschäftigte sowie für Kunden/Kundinnen von Gewerbe- und Industriebetrieben

Im Weiteren wurde eine Bagatellgrenze festgelegt (gilt nicht für PP auf öffentlichem Grund). Als minimale Bagatellgrenze sind 10 Parkplätze pro Parkieranlage vorgesehen. Der Stadtrat kann diese Bagatellgrenze angemessen erhöhen oder besondere Nutzungen bzw. Gebiete in begründeten Fällen aus der Bewirtschaftungspflicht entlassen.

Antrag 705	Bewirtschaftungspflicht für Wohn- und Geschäftshäuser wird entschieden abgelehnt
Begründung	Grundeigentümer soll eine Verfügungsgewalt über seine Besucher- und Kundenparkplätze behalten und darf nicht eingeschränkt werden in der Benutzungszeit seiner Parkplätze
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Verband und Organisation (HEV)
Berücksichtigung	Antrag teilweise berücksichtigt
Erwägung	Die Bewirtschaftungspflicht umfasst nur allgemein öffentlich zugängliche Kunden- und Besucherparkplätze. Neu wird dieser Begriff in Art. 21 wie folgt präzisiert. Öffentlich zugängliche Parkplätze sind Parkplätze auf öffentlichem Grund sowie allgemein zugängliche Kunden- und Besucherparkplätze von Einkaufs-, Gastronomie-, Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen. Es gilt zudem eine Bagatellgrenze von 10 Parkplätzen pro Parkierungsanlage. Der Stadtrat kann gebietsweise höhere Bagatellgrenzen festlegen und in begründeten Fällen einzelne Nutzungen und Gebiete aus der Bewirtschaftungspflicht entlassen. Wohnhäuser, Handwerker- und Industriebetriebe sowie Beschäftigten-PP sind von der Bewirtschaftungspflicht in jedem Fall ausgenommen. Da zudem eine Bagatellgrenze von 10 Parkplätzen gilt, sind viele KMU-Betriebe so oder so nicht betroffen.
Antrag 706	Art. 21 - Bewirtschaftung: Ergänzung mit Grundsätzen wie keine blauen Zonen, kundenorientierte Zahlungsmöglichkeit, Nachzahlung zulassen bei Vorauskasse, Einsatz der Einnahmen für Verbesserungen im Bereich Kundenzugang und Bezahlung, ...)
Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (Piraten)
Berücksichtigung	Antrag gegenstandslos
Erwägung	Die detaillierte Festlegung ist nicht stufengerecht, denn die Parkraumplanung (Art. 20 und 21) schafft erst die Rechtsgrundlage für die Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Kunden und Besucher-PP. Siehe auch Beantwortung Antrag 708.
Antrag 707	Art. 21 - Bewirtschaftung: ergänzen mit Art der PP: "... Als öffentlich zugängliche PP gelten allgemein zugängliche Kunden-, Besucher- und Beschäftigten-Parkplätze auch ausserhalb des öffentlichen Strassenraums, insbesondere auch Parkierungsanlagen von Einkaufs- und Freizeitnutzungen"
Begründung	(Absicht, Zweck des Antrages sind unklar)
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (SP)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt

Erwägung	Beschäftigten-PP sind nicht allgemein zugängliche Parkplätze. Die Rechtsgrundlage gemäss Planungs- und Baugesetz ist zudem zu unsicher, um für Beschäftigten-PP eine generelle Bewirtschaftungspflicht vorschreiben zu können.
Antrag 708	Beibehaltung PP vom Typ "Blaue Zone" / "Bewirtschaftete" in der Nähe der Altstadt
Begründung	Befürchtung, dass mit Bewirtschaftungskonzept der neuen PPVO-W PP der blauen Zone / Bewirtschaftete rund um die Altstadt abgeschafft werden (sehr beliebt bei Altstadtbesuchern und Anwohnern)
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Verband und Organisation (Junge AS)
Berücksichtigung	Antrag gegenstandslos
Erwägung	<p>Die Parkraumplanung (Art 20 und Art. 21) schafft erst die Rechtsgrundlage, dass öffentlich zugängliche Kunden- und Besucher-PP lenkungswirksam bewirtschaftet werden können. Öffentlich zugänglich Parkplätze sind Parkplätze auf öffentlichem Grund sowie allgemein zugängliche Kunden- und Besucherparkplätze von Einkaufs-, Gastronomie-, Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen. Es gilt eine Bagatellgrenze von 10 Parkplätzen pro Parkieranlage. Der Stadtrat kann gebietsweise höhere Bagatellgrenzen festlegen und in begründeten Fällen einzelne Nutzungen und Gebiete aus der Bewirtschaftungspflicht entlassen.</p> <p>Die Bewirtschaftung kann sowohl monetäre Regelungen (Parkgebühren) als auch nicht monetäre Benutzungseinschränkungen beinhalten (z.B. zeitliche Beschränkungen mittels blauer Zonen oder weisse Zone oder Benutzerart einschränken). Es sind demnach immer noch blaue Zonen vorgesehen. Die konkrete Festlegung und Ausgestaltung der Bewirtschaftung wird erst mit der Parkraumplanung, dem Parkraumbewirtschaftungskonzept und der Gebührenverordnung (Kompetenz GGR) erfolgen.</p>
Antrag 709	Genügend Kurzzeit-PP für Einkaufsnutzung in der Umsetzung PPVO-W beachten
Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Verband und Organisation (RWU)
Berücksichtigung	Antrag gegenstandslos
Erwägung	Es ist nicht geplant Kurzzeit-PP zu reduzieren. Denn sie sind wichtig für das Gewerbe und die Geschäfte. Details können aber in der PPVO-W noch nicht geregelt werden. Dies wäre nicht stufengerecht. Siehe auch Beantwortung von Antrag 708.

Antrag 710	Kurzzeitparkplätze müssten von der Bewirtschaftungspflicht ausgenommen werden
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – es ist nicht verhältnismässig – für einen KMU wirtschaftlich nicht tragbar
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Privatperson (BM)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Kurzzeitparkierung generell von der Bewirtschaftungspflicht auszunehmen ist gemäss den Zielen im sGVK nicht zweckmässig. Mit der Parkraumplanung (Art. 20 und 21) wird eine differenzierte Betrachtung vorgenommen. Siehe auch Beantwortung von Antrag 708.

Antrag 711	Teil der Bewirtschaftungseinnahmen soll dem Gemeinwesen zur Förderung des ÖV und LV zukommen
Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Partei (EVP)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Der Antrag kann nicht in der PPVO-W, sondern muss allenfalls in einer separaten Gebührenverordnung geregelt werden. Die Bewirtschaftungspflicht (Art. 21) wurde mit dem Hinweis ergänzt, dass sie lenkungswirksam sein muss.

5.7 Besitzstandsgarantie

Antrag 801	Bestandesgarantie umfassend in Verordnungstext aufnehmen
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – bisher rechtmässig bestehende PP im bisherigen Umfang schützen – Eingriff in Eigentumsgarantie – es fehlt Rechtsgrundlage (ausser Gründe gemäss PBG) – kommunale Verordnung kann Rechtsgrundlage nicht bieten (kürzlich veröffentlichtes Gutachten von Prof. Wagner Pfeifer) – bauliche Veränderungen / Nutzungsänderungen dürfen nicht die Anwendung der Bestimmungen der PPVO-W auf das Gesamtgrundstück nach sich ziehen – Beibehaltung Bestand PP ist zentral für Weiterführung Betrieb -> würde Abbau von Arbeitsplätzen bedeuten
Einwender	Total 8 Anträge: 2 Parteien (SVP WI, GLP), 1 Verband und Organisation (Standortf), 1 öffentliche Institution (ZKB), 4 Unternehmen (Allreal, Maag, Geilinger, Dynamics)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Die Rechtspraxis der Besitzstandsgarantie richtet sich nach übergeordnetem Recht und ändert sich in Folge der PPVO-W nicht. Mit der PPVO wird kein

Abbau von bestehenden rechtmässig bewilligten oder ersessenen (nicht bewilligten aber auch nie beanstandeten) Parkplätzen beabsichtigt, sofern Bauten und Anlagen nicht neubauähnlich umgestaltet werden. Im Erläuterungsbericht wurde ein Kommentar zur Besitzstandsgarantie beigefügt und mit Fallbeispielen wird die Praxis der Baubehörde aufgezeigt.

Antrag 802	Voraussetzungen für "Anwendung der Überprüfung zulässiger Parkplätze bei wesentlichen Änderungen" in Verordnung detailliert regeln
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – Begriff "wesentliche Änderung" nicht definiert – gleich wie Gesuchsteller / Bauherr müssen sich Behörden an Auflagen und Baubewilligung halten und können nicht nachträglich PP reduzieren – umweltrechtliche Legitimation sowie öffentliches Interesse reichen nicht aus – Gefahr, dass Erneuerungs- / Veränderungsarbeiten hinausgezögert werden
Einwender	Total 9 Anträge: 1 öffentliche Institution (ZKB), 2 Verbände und Organisationen (Baumeister, Espace), 4 Unternehmen (Optimo, Karmon, Coop, Kistler), 2 Privatpersonen (R. HEU, FAM. HEU)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Siehe Beantwortung von Antrag 801 und 805.
Antrag 803	Bestandesgarantie soll bis zum Abbruch oder kompletten Umnutzung des Gebäudes gelten
Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Verband und Organisation (HEV)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Siehe Beantwortung Antrag 801 und 805.
Antrag 804	langfristige Bestandesgarantie für bestehende PP in Altstadt
Begründungen	<ul style="list-style-type: none"> – Bestand ist heute schon sehr klein, langfristige Bestandesgarantie kann deshalb problemlos gewährt werden – Aufhebung wäre besonders für Ärzte u. Gewerbe existentiell – Parkier-Regime der Altstadt wurde vor einigen Jahren geregelt – es fehlt gesetzliche Grundlage – ob Kanton gesetzliche Grundlage schafft ist unklar und umstritten – Reduktion von PP verhindert neue Ideen für intelligente Mobilität (PP steht auch für emissionsarme Fahrzeuge nicht mehr zur Verfügung)
Einwender	Total 4 Anträge: 1 Partei (FDP), 3 Verbände und Organisationen (HEV, TCS, Junge AS)
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt

Erwägung	Für die bestehenden Parkplätze gilt der Stadtratsbeschluss über den Bestand der Parkplätze in der Altstadt, in dem im Rahmen einer Allgemeinverfügung individuell-konkret die Anzahl und Lage der bewilligten und ersessenen (lange Bestandesdauer) Parkplätze festgelegt wurde. Eine unbeschränkte Besitzstandsgarantie kann nicht erteilt werden, da dies übergeordnetem Recht widerspricht. Siehe dazu Begründung Antrag 801 und 805.
Antrag 805	<p>Formulierungsvorschlag zur Besitzstandsgarantie:</p> <p>Art. 9a</p> <p>1. Für alle am 31. Dezember 2012 bereits bestehenden oder rechtskräftig bewilligten gewerblichen Betriebe, Einkaufszentren, Freizeitanlagen (ohne stark verkehrserzeugende Einrichtungen) und Wohngebäude sind die vorstehenden Art. 2 - 9 nicht anwendbar.</p> <p>2. Bei Neubauten, Umbauten (inkl. neubauähnlichen) und Umnutzungen der Einrichtungen gemäss Abs. 1 bleibt die Anzahl Parkplätze zulässig, die am 31. Dezember 2012 bereits vorhanden oder rechtskräftig bewilligt war. Sollte diese Anzahl Parkplätze tiefer sein als die nach Art. 2 - 9 zulässige Anzahl, sind Art. 2 - 9 für die Bestimmung der Anzahl Parkplätze massgebend.</p> <p>3. Bei Neubauten und Umbauten/Umnutzungen der Einrichtungen gemäss Abs. 1, die zu einer Erweiterung führen, ist die Anzahl Parkplätze zulässig, die am 31. Dezember 2012 bereits vorhanden oder rechtskräftig bewilligt war, zuzüglich die nach Art. 2 - 9 für die Erweiterung zulässige Anzahl Parkplätze bei separater Betrachtung des Erweiterungsteils. Sollte diese Parkplatzberechnung insgesamt tiefer sein als die in Art. 2 - 9 zulässige Anzahl, sind für die ganze Einrichtung Art. 2 - 9 für die Bestimmung der Anzahl Parkplätze massgebend.</p>
Begründungen	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Organisation (HAW). Eingereicht am 26. August 2013 aufgrund der Aussprache mit dem Stadtpräsidenten und der Vorsteherin des Departements Baus vom 13. August 2013.
Berücksichtigung	Antrag wird nicht berücksichtigt
Erwägung	Der Stadtrat steht dieser Forderung aus zwei Gründen ablehnend gegenüber. Einerseits fehlt den Gemeinden die Kompetenz, im Rahmen der Bau- und Zonenordnung (und die Parkplatzverordnung ist ein Bestandteil davon) Regelungen über die Bestandesgarantie zu treffen und andererseits kann – aus Gründen der Praktikabilität – keine unbeschränkte Bestandesgarantie, eine eigentliche Generalabsolution für unter Umständen auch widerrechtlich erstellte und genutzte Parkplätze, erteilt werden. Im Erläuterungsbericht wurde ein Kommentar zur Besitzstandsgarantie beigefügt und mit Fallbeispielen wird die Praxis der Baubehörde aufgezeigt.

5.8 Diverse weitere Anträge

Vergleichsberechnungen

Antrag 901	Erläuterungsbericht mit besseren Vergleichen ergänzen: Bestandesliegenschaften rechnen, besser mit wirtschaftlich konkurrenzierenden Agglomerationen vergleichen (Bsp. Frauenfeld)
Begründung	strenges Abstellplatzregime fördert Verdrängung der Wertschöpfung in andere Gemeinden
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Verband und Organisation (Standortf)
Berücksichtigung	Antrag teilweise berücksichtigen, teilweise gegenstandslos
Erwägung	Die Berechnungsbeispiele im Erläuterungsbericht wurde mit Bestandesliegenschaften verglichen (siehe Spalte „Bewilligt“). Der Erläuterungsbericht wurde mit weiteren Beispielen ergänzt. Bezüglich Verkehrssituation, Grösse der Stadt und gesetzliche Grundlagen ist der Vergleich mit der Stadt Zürich naheliegend und er zeigt eben gerade, dass die PPVO-W weniger restriktiv ist.

Fahrtenzählungen

Antrag 902	Fahrtenzählungen auf den Hauptverkehrsachsen, aufgeteilt in Durchfahrten und Zielverkehr: Technikum-, Neuwiesen- und Zürcherstrasse; St. Georgen-Wülflinger-strasse; Lind-, Schaffhauserstrasse
Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Privatperson (R. HEU)
Berücksichtigung	Antrag teilweise gegenstandslos
Erwägung	Winterthur führt auf den innerstädtischen Strassen umfangreiche Verkehrszählungen durch, die im jährlichen Verkehrsbericht der Stadt Winterthur veröffentlicht werden. Es gibt zudem eine Untersuchung, die den Anteil am Durchgangsverkehr im Innenstadtbereich mit Nummernschilderhebungen bestimmt hat (Ernst Winkler + Partner AG und SNZ, 2006). Diese Untersuchung zeigt, dass der Durchgangsverkehr in der Regel überschätzt wird. Ein Grossteil des städtischen Verkehrs ist Ziel-, Quell- oder Binnenverkehr.

Umfragen Mobilitätsverhalten

Antrag 903	Umfragen nach dem Mobilitätsverhalten bei a) bei privaten Autohaltern in den betroffenen Zonen b) bei Unternehmungen mit eigenen PP für Mitarbeitende Vergleich der grössten 10 Schweizer Städte bezüglich Stauverhalten
Begründung	-
Einwender	Total 1 Antrag: 1 Privatperson (R. HEU)
Berücksichtigung	Antrag teilweise gegenstandslos

Erwägung Mit dem Mikrozensus 2000, 2005 und 2010 (repräsentative Umfragen zum Mobilitätsverhalten) wurden detaillierte Umfragen zum Verkehrsverhalten durchgeführt und publiziert (z.B. Modalsplit Binnenpendler, Distanzen der Autofahrten, Autobesitz etc.). Die jüngsten Zahlen verschiedener Verkehrsindikatoren wurden 2012 im Städtevergleich Mobilität veröffentlicht. Winterthur hat zudem im Zusammenhang mit dem Mikrozensus 2010 Zusatzauswertungen zu diversen verkehrlichen Aspekten durchführen lassen.

Grundbucheintrag

Antrag 904 Grundbucheintrag verlangen, wenn Minimalzahl der PP unterschritten wird / auf PP verzichtet wird

Begründung -

Einwender Total 1 Antrag: 1 Partei (SVP WI)

Berücksichtigung Antrag bereits berücksichtigt

Erwägung Gemäss Art. 8 Abs. 2 ist der Grundeigentümer verpflichtet, die minimal erforderliche Zahl von Parkplätzen real nachzuweisen oder Ersatzmassnahmen umzusetzen, wenn die reduzierten Parkplätze wiederholt nicht ausreichen. Diese Verpflichtung ist im Grundbuch anmerken zu lassen.

Unterscheidung von privaten & gewerblichen Fahrzeugen

Antrag 905 Vorschläge für Unterscheidung von privaten und gewerblichen Fahrzeugen ausarbeiten

Begründung Unterscheidung ermöglicht gewerbefreundliche, flexiblere Regelungen bei Parkplatzzahlen, Mobilitätskonzepten, Fahrtenmodellen oder bei der Bewirtschaftung der Parkplätze, ohne die verkehrspolitischen Ziele zu gefährden

Einwender Total 1 Antrag: 1 Partei (GLP)

Berücksichtigung Antrag teilweise bereits erfüllt / teilweise gegenstandslos

Erwägung

- In Art. 3 wird der Parkplatzbedarf nutzungsbezogen ermittelt
- In Art. 6 sind entsprechende Sonderregelungen enthalten (zusätzliche Abstellplätze für Betriebe mit Schichtwechsel und für Betriebsfahrzeuge).

6 Berücksichtigte Mitwirkungsanträge und weitere Änderungen

6.1 Anpassungen im Verordnungstext

Anpassungen aufgrund
Vorprüfung Amt für
Raumentwicklung (Baudirektion
Kanton Zürich)

In der PPVO-W und im Erläuterungsbericht wurden alle Hinweise auf die kantonale Revision der Parkplatzverordnung (E-PBG und E-PPVO-ZH) gestrichen. Es wird wie nun konsequent auf die kantonale Wegleitung verwiesen. Folgerichtig wurde beim Grenzbedarf (Art. 3, Abs. 2) die Tabelle auf die Werte der kantonale Wegleitung angepasst. (ZH, 001).

Bewirtschaftung (Art. 21, Abs. 1): Hinweis, dass die Bewirtschaftung lenkungswirksam sein muss (ZH, 004).

Anpassungen gemäss
Behandlung der (teilweise) zu
berücksichtigten Anträgen

Im Erläuterungsbericht wird der Wirkungszusammenhang zwischen Parkraumbewirtschaftung und Verkehrserzeugung näher ausgeführt (teilweise Berücksichtigung, FDP, 301) und es werden zusätzliche Berechnungsbeispiele aufgeführt (Standortf, 901).

Im Erläuterungsbericht wird vertieft auf die Besitzstandsgarantie eingegangen und mit konkreten Beispielen veranschaulicht (ausgelöst durch die vielen Reaktionen zur Besitzstandsgarantie).

Grenzbedarf (Art. 3, Abs. 2). Die Nutzungsart „Spezialnutzungen“ in der untersten Tabellenzeile wurde mit "Spitäler" ergänzt (teilweise Berücksichtigung, Spital, 303).

Grenzbedarf (Art. 3, neuer Abs. 3 einfügt). *„Bei Mehrfachnutzungen der Parkplätze kann der Grenzbedarf reduziert werden.“* (Coop, 315).

Massgeblicher Bedarf (Art. 4, Abs. 1): Die Obergrenze für den massgeblichen Bedarf bei der Benutzerart „Bewohner/innen“ wurde im Reduktionsgebiet D aufgehoben (teilweise Berücksichtigung SSKA, 319 und HEV, 320).

Massgeblicher Bedarf (Art. 4, neuer Abs. 3 einfügt): Für Gebiete mit bereits beschlossenen Massnahmen zur Verbesserung der ÖV-Erschliessungsgüte (z.B. ÖV-Hochleistungskorridor mit Querung Grüze), die jedoch erst in einigen Jahren realisiert werden, wird eine Übergangsregelung mit befristeten Parkplätzen vorgesehen. Dazu wurde auch der Plan der Reduktionsgebiete ergänzt. (teilweise Berücksichtigung, Karmon, 342).

Kompetenzdelegation (Art. 22): Es wurde präzisiert, dass der Stadtrat den Plan der Reduktionsgebiete (ÖV-Güteklassen) nur anpasst, wenn es erhebliche Veränderungen gibt. Zudem wird im Erläuterungstext darauf hingewiesen, dass sich die Ermittlung der Erschliessungsqualität auf die Methode und Kriterien der kantonalen Wegleitung und entsprechende Nachfolgeregelungen bezieht. (HEV, 346)

Sonderregelungen (Art. 6, Abs. 2): Neu werden für zusätzliche Parkplätze infolge Schichtwechsel die MIV-Hauptverkehrszeiten statt die ÖV-Betriebszeiten definiert. Zudem wurde die „kann-Formulierung“ durch „wird“ ersetzt. (FDP, TCS, 352).

Sonderregelung (Art. 6, Abs. 2 und 3): Es wird explizit festgehalten, dass die Parkplätze für die Sonderregelung ausschliesslich dieser Nutzung vorbehalten sind. Fällt diese Nutzung weg, sind die dafür bewilligten Parkplätze wieder aufzuheben (SP, 358).

Mobilitätskonzept (Art. 7, Abs. 1): Der Grenzwert für ein Mobilitätskonzept wird von 50 Parkplätzen (Grenzbedarf, ohne Reduktion gemäss ÖV-Gütekategorie) auf 30 Parkplätze (massgeblicher Bedarf, d.h. mit der Reduktion infolge ÖV-Gütekategorie) abgeändert. Das bedeutet insbesondere in den mit ÖV gut erschlossenen Gebieten eine Erhöhung des Grenzwertes. Beispiel: Verkaufsgeschäft mit einem Grenzbedarf von 60 Parkplätzen wird im Gebiet A weniger als 30 Parkplätze erhalten. Es kann in diesem Fall kein Mobilitätskonzept verlangt werden. (All real, 363).

Autoarme Nutzungen (Art. 8, Abs. 2): Auf die nachträgliche Erhebung der Ersatzabgabe, in Fällen bei denen der reduzierte Parkplatz-Bedarf wiederholt nicht ausreicht, wird verzichtet. In diesen Fällen werden entweder die nachträgliche Erstellung von Parkplätzen oder geeignete Ersatzmassnahmen verlangt. (teilweise Berücksichtigung, SSKA 603).

Kapitel V „Parkraumplanung“ (Art. 20 und 21) und der Erläuterungsbericht wurden wie folgt präzisiert bzw. eingegrenzt:

- Der Begriff öffentlich zugänglich Parkplätze (Art. 21, Absatz 1) wurde wie folgt präzisiert und damit faktisch auch eingegrenzt. *„Als öffentlich zugängliche Parkplätze gelten Parkplätze auf öffentlichem Grund sowie allgemein zugängliche Kunden- und Besucherparkplätze von Einkaufs-, Gastronomie- und Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen“* (teilweise berücksichtigt, FDP, Espace, TCS, Coop, 704 und HEV, 705)
- Für die Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze (Art. 21, Abs. 2) wurde eine Bagatellgrenze von 10 Parkplätzen pro Parkieranlage eingeführt. Zudem wurde dem Stadtrat die Kompetenz gegeben, gebietsweise höhere Bagatellgrenzen festzulegen und in begründeten Fällen einzelne Nutzungen und Gebiete aus der Bewirtschaftungspflicht zu entlassen. (teilweise berücksichtigt, FDP, Espace, TCS, Coop, 704 und HEV, 705)

6.2 Anpassungen im Plan der Reduktionsgebiete

Aufgrund verschiedener Einwendung und aufgrund neuer Erkenntnisse im Rahmen der Überarbeitung wurden folgende Änderungen am Plan der Reduktionsgebiete vorgenommen:

Klosterstrasse Töss

Einheitliche Zuordnung der grossen Industrieparzelle von Rieter, Grundstück Nr. 4/4452, südlich der Klosterstrasse, ins Reduktionsgebiet B (anstelle A und B) (aufgrund Antrag Nr. 344, Baumeister). Damit wird die Beurteilung von Bauvorhaben vereinfacht. Bei einer Gesamtbetrachtung der Parzelle ist die Zuordnung ins B korrekt.



Entwurf öffentliche Auflage 6.6.12

Antrag an GGR

Untere Vogelsangstrasse

Bereinigung der Reduktionsgebiets-Grenze wegen der erfolgten Umzonung eines Parzellenteils in die Wohnzone.



Entwurf öffentliche Auflage 6.6.12

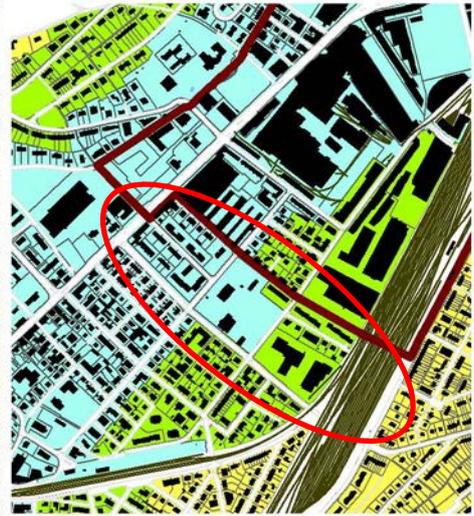
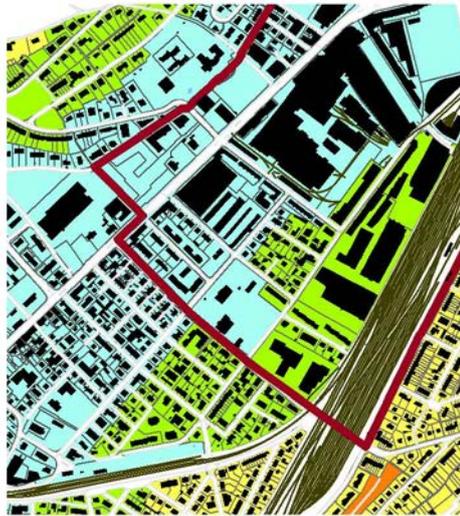
Antrag an GGR

Kantonales Zentrumsgebiet
Stadtmitte

Verkleinerung kantonales Zentrumsgebiet im Gebiet Tössfeld. Damit wird Perimeter im kantonalen Richtplan genauer abgebildet.

Entwurf öffentliche Auflage 6.6.12:

Antrag an GGR:



Entwurf öffentliche Auflage 6.6.12

Antrag an GGR

Burgstrasse Wülflingen

Höherstufung zweier Bautiefen an der Burgstrasse von D in C. Dies entspricht der effektiven öV-Erschliessungsgüte und ermöglicht eine einheitliche Behandlung der Grundstücke entlang der Burgstrasse.

Entwurf öffentliche Auflage 6.6.12:

Antrag an GGR:



Entwurf öffentliche Auflage 6.6.12

Antrag an GGR

Gottfried-Keller-Strasse
Äusseres Lind

Höherstufung einzelner Parzellen von C in B: Berücksichtigung der angrenzenden Fussgänger- und Velounterführung und einheitliche Behandlung aller Parzellen im Bereich zwischen Gottfried-Keller-Strasse und Bahnlinie.



Entwurf öffentliche Auflage 6.6.12



Antrag an GGR

Sulzerallee Grüze

Bezeichnung der Gebiete mit Übergangslösung gemäss Art. 4 Abs. 3 (schraffierte Bereiche).



Entwurf öffentliche Auflage 6.6.12



Antrag an GGR

Sulzerallee Neuhegi

Bezeichnung der Gebiete mit Übergangslösung gemäss Art. 4 Abs. 3 (schraffierte Bereiche).



Entwurf öffentliche Auflage 6.6.12

Antrag an GGR

Kantonales Zentrumsgbiet
Oberwinterthur-Grüze

Verkleinerung Perimeter des kantonalen Zentrumsgbietes im Bereich Oberwinterthur: Engere Anlehnung an Perimeter des kantonalen Richtplans mit Fokussierung auf die gut mit öV erschlossenen Gebiete rund um das Zentrum Oberwinterthur. Aufgrund der Perimeteranpassung wurden die Industrieparzellen im Grenzbereich des kantonalen Zentrumsgbietes in Oberwinterthur neu beurteilt und in den Grenzbereichen der ÖV-Güteklassen der nächst tieferen Stufe zugeordnet (von A2 in B2, von A in B, oder von B2 in C).



Entwurf öffentliche Auflage 6.6.12

Antrag an GGR

Frauenfelderstrasse
Oberwinterthur

Tieferstufung Grundstück Nr. 2/14625, Unterhaltswerk SBB, von C in D (gemäss Antrag Nr. 341). Aufgrund langer Fusswegdistanz zur Bushaltestelle auf Seite Frauenfelderstrasse ist die Zuordnung zum Reduktionsgebiet D aus fachlicher Sicht richtig.

Bereich nordöstlich und südwestlich der Frauenfelderstrasse wird neu als Gebiet mit Übergangslösung gemäss Art. 4 Abs. 3 bezeichnet (schraffierter Bereich).



Entwurf öffentliche Auflage 6.6.12

Antrag an GGR

Binzhof Zinzikon

Bezeichnung des Gebietes mit Übergangslösung gemäss Art. 4 Abs. 3 (schraffierter Bereich).



Entwurf öffentliche Auflage 6.6.12

Antrag an GGR

Elzbergstrasse Seen

Höherstufung Grundstück Nr. 3/11267 in Seen von D in C: Berücksichtigung neue Fussgänger- und Veloverbindung entlang Bahngleis und einheitliche Behandlung des Wohngebiets westlich des Bahngleises.



Entwurf öffentliche Auflage 6.6.12

Antrag an GGR

6.3 Weitere Anpassungen

Anpassungen aufgrund Baurekursgerichtsentscheids zur Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (März 2013)

Leichte Zweiräder (Art. 13): Aufgrund des Baurekursgerichtsentscheids (BRG) zur Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (März 2013) wurden die Anforderungen an die Ausgestaltung der Veloabstellplätze angepasst. Die Veloabstellplätze müssen nur noch „gut zugänglich“ und an „zweckmässiger Lage“ angeordnet werden. Die generelle Anforderungen „in Eingangsnähe“, und „gedeckt“ und „mit einer zweckmässigen Sicherung gegen Diebstahl versehen“ für Veloabstellplätze von Beschäftigten und Bewohnerinnen und Bewohnern musste aufgrund des BRG-Entscheids gestrichen werden.

Ergänzung zur Verdeutlichung der verkehrlichen Ziele

Zur Verdeutlichung der Zielsetzung der Parkraumplanung wurde Art. 20, Absatz 1 wie folgt ergänzt: „(...) zur Umsetzung der verkehrlichen Ziel im städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK 2010) und im kommunalen Richtplan (...)“

Autoarme Nutzung. Controlling nur bei Bedarf.

Autoarme Nutzungen (Art. 8, Absatz 1): Das Controlling um eine reduzierte Parkplatznachfrage sicherzustellen, wird neu nur bei Bedarf eingefordert. (Dies vermeidet viel administrativen Aufwand bei unproblematischen Fällen).