

# Neue Parkplatzverordnung Winterthur

## Fliessender Verkehr dank weniger Parkplätze

Städtekonferenz Mobilität, 2.12.2013

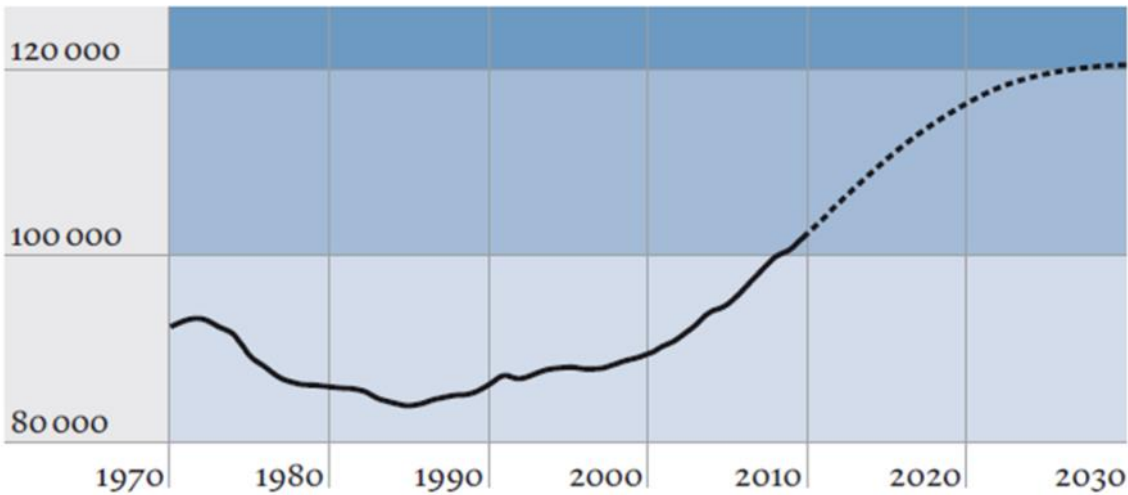
Nicolas Perrez  
Projektleiter Raum und Verkehr



# Inhalt:

- Ausgangslage und Ziele der Revision
- Wichtigste Inhalte der neuen Parkplatzverordnung
- Ausblick & Lesson learnt

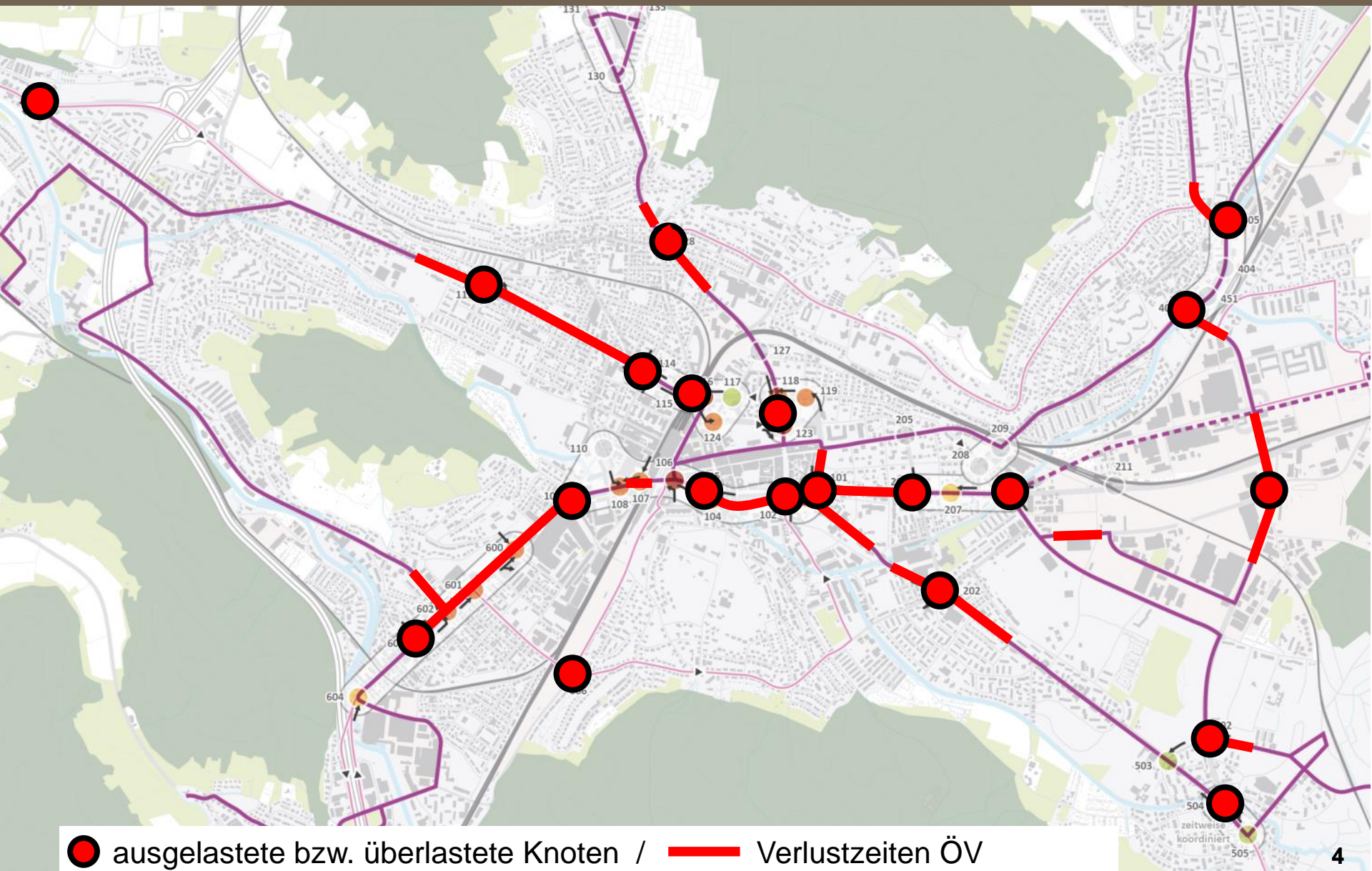
# Ausgangslage: Winterthur wächst – und mit ihr der Verkehr



ENTWICKLUNGS-  
PROGNOSE DER  
GESAMTBEVÖLKE-  
RUNG DER STADT  
WINTERTHUR  
BIS 2030

QUELLE: EINWOHNERKONTROLLE  
WINTERTHUR, AMT FÜR STÄDTEBAU  
WINTERTHUR

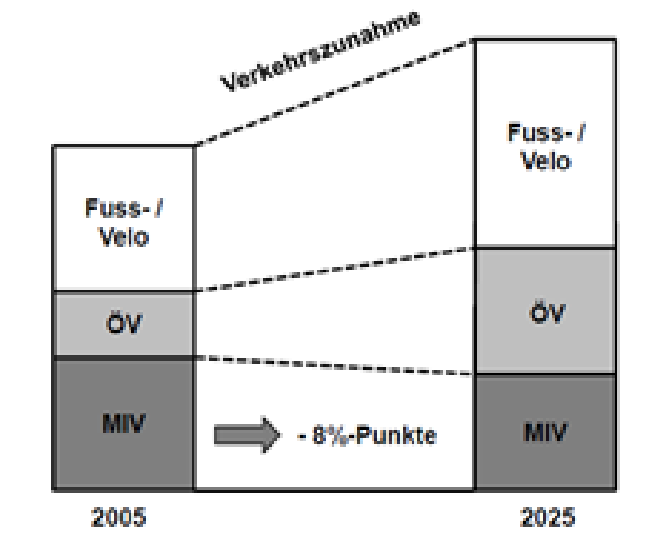
# Das Problem: Viel Verkehr in den Hauptverkehrszeiten



## Auftrag Städteinitiative im kommunalen Richtplan:

Anteil an Fuss-, Veloverkehr und ÖV muss bis 2025 um 8%-Punkte erhöht werden

→ Anteil MIV muss leicht gesenkt bzw. stabilisiert werden



Verlagerung wird erfahrungsgemäss nur durch **Push-** und **Pull-Massnahmen** erreicht.  
(Z.B. ÖV-Ausbau und Parkplatzbewirtschaftung möglichst zeitgleich umsetzen)



# Neuer Trend: autoarme Nutzungen

## Wohnen ohne Parkplatz Wenn Mieter sich verpflichten, auf das Auto zu verzichten

An der Kalkbreite entsteht die erste autofreie Siedlung in Zürichs. Die zweite will die Stadt auf der Kronenwiese in Unterstrass bauen.

Von Georg Gindely

Zürich - 240 Mieter ziehen in die 88 Wohnungen der Siedlung Kalkbreite. Sie alle verzichten auf ein Auto. Eine entsprechende Klausel wird Bestandteil ihres Mietvertrags sein. Lediglich zwei Parkplätze für Behinderte entstehen auf dem Areal. Dazu mietet die Genossenschaft zehn Plätze im Parkhaus Lochergut für Bewohner, die zwingend auf ein Auto angewiesen sind. Die Kalkbreite wird die erste Neubausiedlung in Zürich sein, die gemäss dem Bauplan 2014 vorgesehen ist laut

zugen wird. Die Grünliberalen signalisieren seit kurzem ihre Zustimmung - mit SP, Grünen und AL würde das für eine Mehrheit reichen. «Die Kalkbreite zeigt, dass autofreies Wohnen gefragt ist», sagt GLP-Gemeinderat Matthias Wiesmann. Zudem verbilligt der Verzicht auf eine als kritischen Punkt bei Verpflichtung

überwachen müsste.» Es ist umstritten, ob die Verpflichtung zum Verzicht auf ein Auto rechtlich zulässig ist. Die Baugenossenschaft «Mehr als Wohnen», die 450 Wohnungen plant, wird den Park nicht in die Mietverträge aufnehmen. «Unser Jurist hat uns davon abgeklärt», sagt Geschäftsführerin Monika S. Ihre Genossenschaft plant eine Tiefgarage. Die Siedlung

## MOBILITÄTSVERHALTEN IN ZÜRCHER GENOSSENSCHAFTSSIEDLUNGEN

### Bis 77 Prozent ohne Auto

Um die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft zu erreichen, genügen Massnahmen im baulichen Bereich nicht. Zusätzlich gilt es, den motorisierten Verkehr zu verringern. Dies aber bedingt Änderungen beim Verhalten der Menschen. Eine neue Studie zeigt nun: Stimmen die Rahmenbedingungen, verzichten



## Wer will eigentlich noch Parkplätze bauen?

Trend zu autofreien Haushalten in den Städten hält an - Viele leerstehende Parkplätze in Neubauten

Im Immobiliengeschäft hat sich ein erstaunlicher Paradigmenwechsel vollzogen: Wer in der Stadt Wohnungen baut, will nicht mehr möglichst viele, sondern möglichst wenige Parkplätze erstellen - aus Kostengründen.

wohl stets nur das gesetzlich vorgeschriebene Minimum an Parkplätzen erstellt worden sei. Wegen der Kostenmiete zahlt nun jeder Mieter in der Genossenschaft 70 Franken drauf. Man könnte also, sagten sich die Verantwortlichen, den Mietern gleich gratis ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr statt eines Parkplatzes anbieten. Genau dies tut die Baugenossenschaft nun auch in ihrer Überbauung Sihlbogen in Leimbach, die eigentlich als autofreie Siedlung erstellt werden sollte. Ganz garagenfrei wird sie nun zwar nicht, dank der Deklaration eines ganzen Blockes

liegenschaften und Läden präsentiert sich die Lage sowieso anders: Dort fehlt es meist an Parkplätzen für Kunden und Mitarbeiter. Mit Fahrtenmodellen und hohen Gebühren versucht man, die Nutzung einzuschränken - wie etwa beim Einkaufszentrum Sihlcity, wo es nach Ansicht der Experten gut läuft. Könnte man nicht die leerstehenden Parkplätze in Wohnbauten an Geschäftskunden vermieten? Urs Frei winkte ab: Sogar an der Badenerstrasse, wo die Genossenschaft auf Geheiss der Stadt ein zusätzliches Parkgeschoss erstellen musste, stehen 50 Parkplätze leer. Trotz

im Moment laufend Baugesuche mit einem reduzierten Parkplatzangebot erhalte. Man dürfe die Gesuche aber noch nicht bewilligen und zwingt die Bauwilligen zum Erstellen teurer Parkplätze. Die Schätzungen zu den Erstellungskosten eines unterirdischen Parkplatzes schwankten zwischen 30 000 und 90 000 Franken.

### Macht's der Markt?

Man könnte doch angesichts der hohen Kosten die Bestimmung der Parkplatzzahl gestrot dem Markt überlassen,

## Autofrei und nachhaltig Wohnen im Westen von Bern

TEXT PIRMIN SCHILLIGER BILD ALBERT ZIMMERMANN  
Nüchterne Wohnblöcke mit grossen Fenstern und Terrassen: Die Siedlung Burgunder in Bern

## Bahn frei für eine autofreie Siedlung

Martin Geilinger hat allen Grund zur Freude: Der Geschäftsführer der Gewesewo hält die Baubewilligung für das Generationenhaus in den Händen, das seine Wohnbaugenossenschaft auf dem ehemaligen Sulzer-Areal Oberwinterthur bauen will. «Wir sind voll auf Kurs», sagt er zufrieden. Geplant - und nun bewilligt - sind 154 Wohnungen, in denen Studentinnen neben Senioren und Familien neben Singles leben sollen. Daneben wird es im fünfstöckigen, riesigen Gebäude auch Raum für Gewerbe, Restaurant und Kinderkrippe geben. Und: In der Tiefgarage des Gebäudes hat es kaum Platz für Autos, dafür gibt es Abstellplätze für 570 Velos und wohl drei Mobility-Fahrzeuge. Dies freut den grünen Kantonsrat Martin Geilinger natürlich besonders, weil das Generationenhaus damit «zur autofreien Siedlung wird». 33,5 Millionen Franken will sich die Gewesewo den Minergie-P-Holzbau kosten lassen - inklusive Landkauf.



## Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)

### Infrastrukturbauten

### Mobilitätsmanagement

#### ÖV

- ÖV-Hochleistungskorridor
- Querung Grüze
- Optimierung Busnetz

#### MIV

- Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze
- Regionale Verkehrssteuerung (RVS)

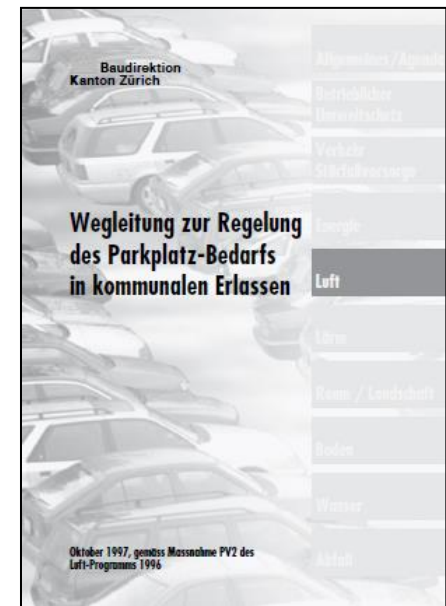
#### Velo- und Fussverkehr

- Masterplan Stadtraum
- Urban Boulevard (Aufwertung Strassenräume)
- Velobahnen
- Veloparkierung

- **Parkplatzverordnung**
- Parkraumplanung
- Gestaltungspläne, z.B. Werk 1, Lagerplatz
- Mobilitätskonzepte
- Mobilität in Unternehmen (MIU)
- Dosierungskonzept
- Fahrtenmodell

# Alte Abstellplatzverordnung überholt

- **Abstellplatzverordnung von 1986** ist veraltet und teilweise widersprüchlich zum übergeordneten Recht. Wird schon lange nicht mehr angewendet.
- **Kantonale Wegleitung** zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen von 1997 ist rechtliche Basis für heutige Praxis.
- **Übergangslösung mit stadträtlicher Dienstanweisung 2011** konkretisiert den Vollzug der kantonalen Wegleitung
- **Verbindlicher Auftrag:** Erheblich erklärte Motion des Grossen Gemeinderates





# Die Reaktionen auf den Entwurf

## Zwei Ellen in der Parkplatzpolitik?

Die Stadt selbst mit ihrem «Mobilitätsmanagement» nicht tun, schreibt sie der Medizintechnikfirma Zimmer vor. Diese muss die Zahl der Parkplätze für ihre Mitarbeiter halbieren.

Wer in Winterthur arbeitet, soll nach Möglichkeit nicht mehr das Auto, sondern den öffentlichen Verkehr benutzen oder das Velo und die eigenen Beine. So will es eine Mehrheit im Gemeinderat und im Stadtrat. Wie das umweltpolitische Ziel zu erreichen ist, sucht man in Gossens und Anweisungen nach in Gossens und Anweisungen. Wer einen Neubau plant, der darf nicht mehr beliebig viele Parkplätze bauen, sondern nur noch eine bestimmte Anzahl. So etwa die Zimmert...

arbeitet im ehemalige Sulzer-Rechenzentrum ein, das für diesen Zweck umgebaut wurde.

### Ein Umzug mit Folgen

Ein neues Büro beziehen zu können, ist Zimmer-Mitarbeiter aber nach unangenehm. Mit dem Auto wird keine Sehnen. Mit dem Auto wird nicht nur nach zur Arbeit fahren, sondern auch zum öffentlichen Verkehr, wer mit der öffentlichen Verkehrsmittel für diese Strecke mehr als zwei Stunden pro Tag benötigt. Statt wie bisher für diese Strecke mehr als zwei Stunden pro Tag benötigt. Statt wie bisher für diese Strecke mehr als zwei Stunden pro Tag benötigt. Statt wie bisher für diese Strecke mehr als zwei Stunden pro Tag benötigt.

künftig 30 bis 40 Minuten pro Tag mehr nicht dazu zwingen wollen, auf das Auto zu verzichten, vor allem dann, wenn sie davon leben. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

Die Stadt will auch die Zahl der Mitarbeiter um 50 Prozent reduzieren. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will. Die Stadt will auch die Zahl der Mitarbeiter um 50 Prozent reduzieren. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

**«Wir können Parkplätze nicht nach Gutdünken bewilligen»**



Michael Köhler, CVP-Stadtrat. «Diese Forderung trifft nicht auf die Realität zu. Die Stadt hat keine Möglichkeit, die Zahl der Parkplätze zu halbieren. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

trägt als zentrale Massnahme. Statt auf die Aufhebung von Parkplätzen setzt Köhler auf Anreize wie Belohnungen an ZVV-Jahresabschluss. Selbst ein Autofahrer, der trotz Preisobergrenze auf der Fahrt zum Arbeitsplatz nicht auf ÖV-Gutscheine verzichten will, soll ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

der Verwaltung konzentriert werden. Statt auf die Aufhebung von Parkplätzen setzt Köhler auf Anreize wie Belohnungen an ZVV-Jahresabschluss. Selbst ein Autofahrer, der trotz Preisobergrenze auf der Fahrt zum Arbeitsplatz nicht auf ÖV-Gutscheine verzichten will, soll ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

Je besser ein Gebiet durch den öffentlichen Verkehr erschlossen ist, desto weniger Parkplätze werden benötigt. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

## Parkplatzstreit ist eskaliert

Winterthurer Gewerbe läuft gegen die geplante Parkplatzerordnung der Stadt. Unterstützt werden sie dabei von der FDP, während die Grünen hinter dem Rücken der Stadt stehen.

Die Stadt bereits eingeleitet sind, lassen kaum ein gutes Haar am Verordnungsentwurf. «Wir sind grundsätzlich die kompletter BMS-Planer ist», sagt Peter Maser, Inhaber der Schlossgarage in Wülflingen, in der Tageszeitung. Maier habe die Zahl der Parkplätze zu halbieren wollen, was für ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

betriebsbasierte. «Man müsste das Verhältnis der Mitarbeiter und der Kunden pro Verkaufsfläche der Parkplatzerberechnung zugrundelegen», sagt er gegenüber dem Gemeinderat. Er sei aber ebenfalls überzeugt, dass die Stadt die Bemühungen der Standortförderung zu unterstützen.

wirtschaftliche Entwicklung der Stadt zur Folge. Diese wären mit substanziellen Verlusten für den Gewerbesteuererwerb der Stadt verbunden. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

## Es droht ein neuer Parkplatzstreit

Wirtschaftsvertreter kritisieren das geplante Parkplatzerregime der Stadtverwaltung. Unterstützt werden sie dabei von der FDP, während die Grünen hinter dem Rücken der Stadt stehen.

Wenn die Unternehmen weniger Parkplätze zur Verfügung hätten, dann würden sie wegziehen. «Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will. Die Stadt will auch die Zahl der Mitarbeiter um 50 Prozent reduzieren. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

«Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will. Die Stadt will auch die Zahl der Mitarbeiter um 50 Prozent reduzieren. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will. Die Stadt will auch die Zahl der Mitarbeiter um 50 Prozent reduzieren. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will. Die Stadt will auch die Zahl der Mitarbeiter um 50 Prozent reduzieren. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will. Die Stadt will auch die Zahl der Mitarbeiter um 50 Prozent reduzieren. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

## Die Stadt dreht an der Parkplatzerordnung

Die Stadt dreht an der Parkplatzerordnung. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will. Die Stadt will auch die Zahl der Mitarbeiter um 50 Prozent reduzieren. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will. Die Stadt will auch die Zahl der Mitarbeiter um 50 Prozent reduzieren. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will. Die Stadt will auch die Zahl der Mitarbeiter um 50 Prozent reduzieren. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will. Die Stadt will auch die Zahl der Mitarbeiter um 50 Prozent reduzieren. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will. Die Stadt will auch die Zahl der Mitarbeiter um 50 Prozent reduzieren. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will. Die Stadt will auch die Zahl der Mitarbeiter um 50 Prozent reduzieren. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will. Die Stadt will auch die Zahl der Mitarbeiter um 50 Prozent reduzieren. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

## Das Gewerbe droht mit Wegzug

Das lokale Gewerbe läuft Sturm gegen den Entwurf für die neue Parkplatzerordnung. Der Stadtrat heble seine eigene Standortpolitik aus und verhindere Wachstum, sagt der KMU-Verband. Die Garagisten verlangen Extraregelungen und drohen abzuwandern.

Die Winterthurer Verkehrspolitik der nächsten Jahre ist eigentlich in Stein gemeisselt. Der Autoverkehr soll, gemessen an der Gesamtbevölkerung, abnehmen. Diesem Ziel schreiben die Garagisten entgegen. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

Die Bewilligungspraxis für Parkplatze rigoros verschränkt. Zum Ärger des Parlaments, das sich überlegen fühlte. Via Motion setzte der Gemeinderat durch, dass der Stadtrat die überholte Parkplatzerordnung aus den Achtzigerjahren revidieren und seine Praxis demokratisch legitimieren muss.

Der Entwurf für die neue Verordnung, ein dicker Bündel Papier, wurde im Juni vorgestellt, seither läuft die Vernehmlassung. Für das Gewerbe die Gelegenheit, um in der Verkehrspolitik Gehör zu finden. Über 20 Stellungnahmen sind eingegangen. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

Die Stadt bereits eingegangen, und sie lassen kaum ein gutes Haar am Verordnungsentwurf. «Wir sind grundsätzlich gegen diese neue Parkplatzerordnung, die kompletter BMS-Planer ist», sagt Peter Maser, Inhaber der Schlossgarage in Wülflingen. Maier hat wie 14 weitere Garagisten eine Stellungnahme unterschrieben, die eine spezielle Regelung für das Gewerbe fordert. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

Der Stadtrat schade mit seiner Verkehrspolitik, «die immer auf die Autofahrer eintreibt», dem lokalen Gewerbe, sagt Maier. Die Massnahmen seien zudem umweltschädlich. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

Die Stadt bereits eingegangen, und sie lassen kaum ein gutes Haar am Verordnungsentwurf. «Wir sind grundsätzlich gegen diese neue Parkplatzerordnung, die kompletter BMS-Planer ist», sagt Peter Maser, Inhaber der Schlossgarage in Wülflingen. Maier hat wie 14 weitere Garagisten eine Stellungnahme unterschrieben, die eine spezielle Regelung für das Gewerbe fordert. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

Die Stadt bereits eingegangen, und sie lassen kaum ein gutes Haar am Verordnungsentwurf. «Wir sind grundsätzlich gegen diese neue Parkplatzerordnung, die kompletter BMS-Planer ist», sagt Peter Maser, Inhaber der Schlossgarage in Wülflingen. Maier hat wie 14 weitere Garagisten eine Stellungnahme unterschrieben, die eine spezielle Regelung für das Gewerbe fordert. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.



Das Ende der Gratis-Ara... Von der Verordnung nicht betroffen sind öffentliche Parkplatze (blau und weiss) sowie die Parkplatze an Hauptbahnhöfen. Hier wird die Zahl der Parkplatze pro Quadratmeter festgelegt. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

Das Ende der Gratis-Ara... Von der Verordnung nicht betroffen sind öffentliche Parkplatze (blau und weiss) sowie die Parkplatze an Hauptbahnhöfen. Hier wird die Zahl der Parkplatze pro Quadratmeter festgelegt. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

Das Ende der Gratis-Ara... Von der Verordnung nicht betroffen sind öffentliche Parkplatze (blau und weiss) sowie die Parkplatze an Hauptbahnhöfen. Hier wird die Zahl der Parkplatze pro Quadratmeter festgelegt. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

Das Ende der Gratis-Ara... Von der Verordnung nicht betroffen sind öffentliche Parkplatze (blau und weiss) sowie die Parkplatze an Hauptbahnhöfen. Hier wird die Zahl der Parkplatze pro Quadratmeter festgelegt. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.



## Die neue Politik im Zahlenbeispiel

Wie sich die Bewilligungspraxis für Parkplatze ändert, lässt sich am Beispiel des Zentrumsgebietes zeigen. Etwas weniger Ein- und Ausparkplätze werden bewilligt. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

Das Ende der Gratis-Ara... Von der Verordnung nicht betroffen sind öffentliche Parkplatze (blau und weiss) sowie die Parkplatze an Hauptbahnhöfen. Hier wird die Zahl der Parkplatze pro Quadratmeter festgelegt. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

Das Ende der Gratis-Ara... Von der Verordnung nicht betroffen sind öffentliche Parkplatze (blau und weiss) sowie die Parkplatze an Hauptbahnhöfen. Hier wird die Zahl der Parkplatze pro Quadratmeter festgelegt. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

Das Ende der Gratis-Ara... Von der Verordnung nicht betroffen sind öffentliche Parkplatze (blau und weiss) sowie die Parkplatze an Hauptbahnhöfen. Hier wird die Zahl der Parkplatze pro Quadratmeter festgelegt. Das ist ein Ziel, das auch die Stadt nicht erreichen will.

# Parkplatzverordnung Winterthur (PPVO-W)



# Was regelt die Verordnung und was nicht?

## Was regelt die PPVO-W:

- Private und öffentliche Parkplätze (PW, Moto, Velo), die **im Baubewilligungsverfahren** für entsprechende Nutzungen bewilligt werden, wie Wohnen, Büros, Gewerbe, Industrie, Einkaufs- und Freizeitnutzungen, Restaurants, Schulen, etc.

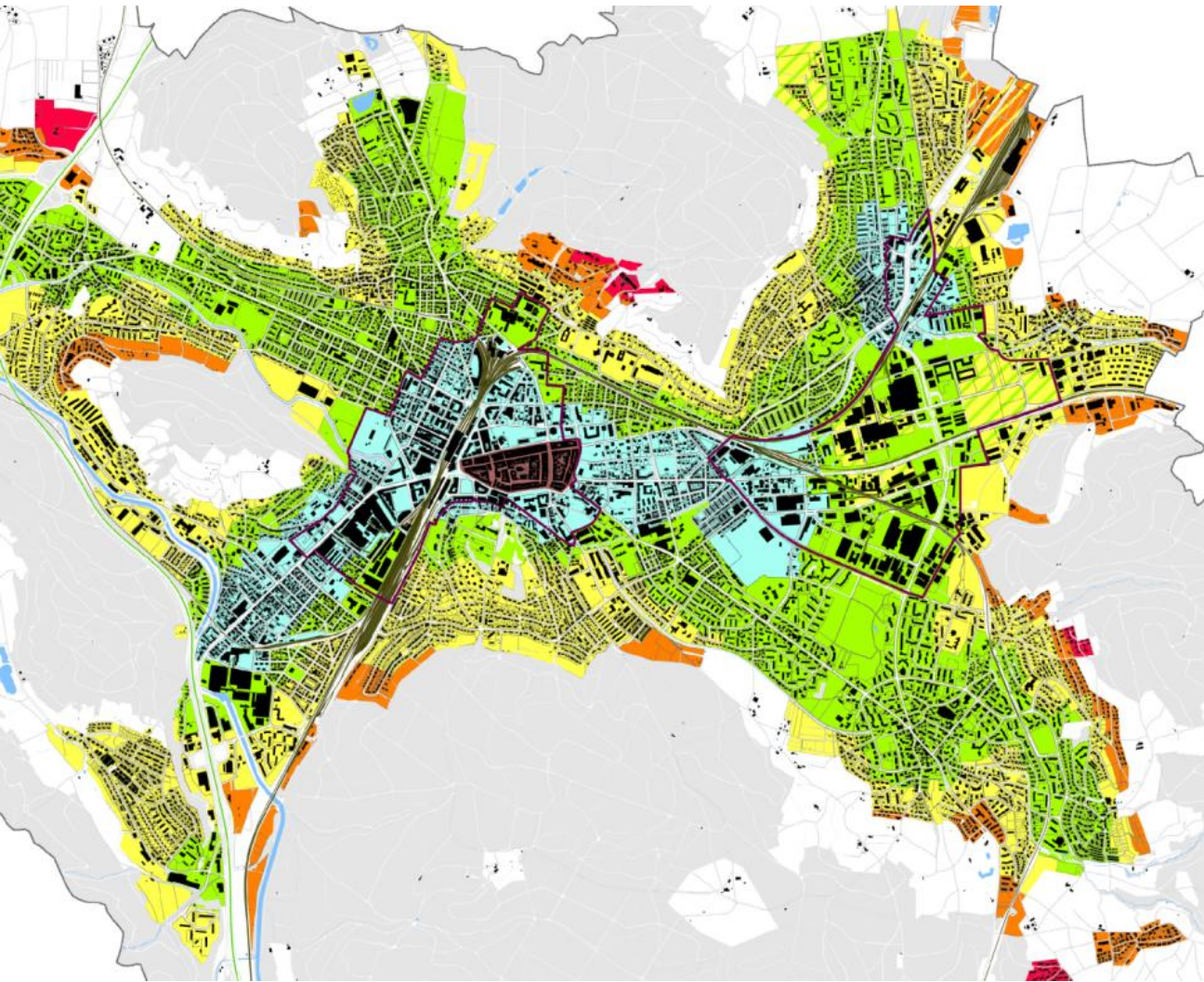
## Was regelt die PPVO-W nicht:

- Anzahl Parkplätze im öffentlichen Strassenraum sowie in öffentlichen Parkhäusern

# Stossrichtung der neuen Parkplatzverordnung

- **Zentrumsgebiete entlasten**  
Je besser ÖV-Erschliessung, desto weniger Parkplätze
- **Mehr Flexibilität für Bauherrschaft**  
Bauherrschaft kann innerhalb Bandbreite (Minimum und Maximum) die Anzahl Parkplätze selber bestimmen.
- **Neuerungen ermöglichen**  
Autoarme Nutzungen, Fahrtenmodell, Mobilitätskonzept
- **Verkehr verflüssigen**  
u.a. mit einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung
- **Weiterhin ausreichend Parkplätze**  
unter Berücksichtigung der Strassenkapazitäten

# Anzahl Parkplätze abhängig von der ÖV-Erschliessung



- Plan der Reduktionsgebiete
- Prinzip: Je besser die ÖV-Erschliessung, desto weniger PP
- Zusätzliche Reduktion in Zentrumsgebieten (=Entwicklungsschwerpunkte)

*(Auch Mikrozensus zeigt: Je besser die ÖV-Erschliessung, desto weniger Leute benutzen das Auto.)*

# Fahrtenmodell ermöglicht grössere Flexibilität

- Fahrtenmodell regelt Zahl der maximal verträglichen Fahrten für ein Gebiet
- Damit können publikumsintensive Nutzungen trotz Vorbelastung (Strassenkapazität, Luft, Lärm) an erwünschten Lagen zugelassen werden
- Vorteil für Bauherrschaft: Fahrtenmodell ermöglicht grössere Flexibilität bei Parkplatznutzung und Parkplatzzahl



Erstes Fahrtenmodell im Sulzerareal  
Werk 1, Stadtmitte, geplant

# Angepasste Lösungen mittels Mobilitätskonzept

- Mobilitätskonzepte können bei Bauvorhaben ab 30 Parkplätzen verlangt werden
- Anwendung in Gebieten mit überlastetem Strassennetz oder bei autoarmen Nutzungen
- Mobilitätskonzepte sind auf die Kapazität des übergeordneten Verkehrsnetzes abgestimmt und beinhalten z.B.:
  - Parkplatzbewirtschaftung
  - Förderung ÖV- und Velo-Benutzung durch geeignete Anreize, Infrastruktur und Information
  - Bedarfsgerechtes Car-Sharing
  - Integration ins übergeordnete Parkleitsystem



# Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkplätze

PPVO-W schafft Rechtsgrundlage für

- **Lenkungswirksame Bewirtschaftung** von öffentlich zugänglichen PP für Kundschaft und Besucher/innen ab 10 PP

**Bewirtschaftungspflicht** gilt

- für PP auf öffentlichem Grund
- sowie allgemein zugängliche PP von Einkaufs-, Gastronomie-, Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen

➔ **«Gleich lange Spiesse»** für alle





# Autoarme Nutzungen werden gefördert

- Bei reduzierter Nachfrage kann tiefere Parkplatzzahl bewilligt werden
- **Mobilitätskonzept** ab 30 PP erforderlich
- **Controlling** bei Bedarf
- **Grundbuchverpflichtung:** Grundeigentümer muss erforderliche PP nachträglich erstellen oder Ersatzmassnahmen umsetzen, wenn PP wiederholt nicht ausreichen

Grösste autoarme Siedlung in Winterthur:  
Mehrgenerationenhaus «Giesserei»



# Beispiele autoarmer Siedlungen in Winterthur

## Mehrgenerationenhaus Giesserei, Neuhegi

GESEWO, Bezug Anfang 2013

154 Wohnungen + Gewerbe

30 Bewohner- u. 30 Besucher-PP



## Kanzlei - Wohnen 50+, Seen

GESEWO, Bezug 2010

16 Wohnungen

3 PP



## Projekt Hagmann-Areal, Seen

Private Bauherrschaft, Bezug geplant 2015

112 Wohnungen + Gewerbe

Ca. 34 PP



## Motorräder

- Minimaler Pflichtbedarf von 15% der Auto-PP entspricht durchschnittlichem Anteil in Winterthur

## Velos

- Für Veloabstellplätze werden höchste Bedarfswerte der kantonalen Wegleitung übernommen  
z.B. für Wohnen: 1 VP / 40 m<sup>2</sup> GF
- Einheitliche Regelung für Mehrzahl der Fälle



# Spielraum für Schichtbetrieb und Betriebsfahrzeuge

- Mehr Parkplätze für **Unternehmen** mit Schichtbetrieb und für Betriebsfahrzeuge



# Ausblick & Lesson learnt

## Klare Regeln, grosse Spielräume

Mit der Überarbeitung der Parkplatzverordnung trägt der Stadtrat der Kritik aus der Vernehmlassung Rechnung: Er hat Bestimmungen konkretisiert, aber auch den Spielraum für Ausnahmen erweitert.

MARC LEUTENEGER

Kunden von Aldi und Lidl müssen sich in Winterthur auf Parkgebühren gefasst machen. Die neue Parkplatzverordnung sieht auch nach ihrer Überarbeitung eine stadtweite Bewirtschaftungspflicht für Kundenparkplätze vor. Ganz unbeweglich blieb der Stadtrat in diesem Punkt aber nicht. Er nahm Geschäfte mit bis zu zehn Parkplätzen von der Regelung aus. Der Coiffeur um die Ecke wird also wegen zwei Abstellplätzen keine Parkuhren aufstellen müssen.

Wie diese Konkretisierung haben viele Abweichungen zur ersten Fassung einen gewerbefreundlichen Anstrich. Trotzdem lehnt die lokale Wirtschaft die Vorlage ab. Sie hatte das Vorhaben einer neuen Parkplatzverordnung von Beginn

an torpediert. So sehr, dass der Stadtrat die Vorlage lieber auf die lange Bank schieben wollte. Einen Antrag um Fristenerstreckung lehnte der Gemeinderat aber ab. Auf beiden Seiten war von wahlkampfaktiven Manövern die Rede.

### Wackelige Rechtsgrundlagen

Baustadträtin Pearl Pedergnana (SP) und Stadtpräsident Michael Künzle (CVP) traten gestern jedenfalls nicht ganz freiwillig vor die Medien, um die überarbeitete Parkplatzverordnung vorzustellen. Mit der Vorlage erfüllen sie eine Motion von Mitte-Links aus dem Jahr 2011. Das Ziel war und ist damals wie heute dasselbe: Es geht darum, die bereits praktizierte Parkzulassung, die bereits praktizierte Parkzulassung auf eine solide rechtliche Grundlage zu stellen. Oder, wie Pe-

dergnana sagte: «Es geht um Rechtssicherheit und Transparenz.» Denn die bestehende Abstellplatzverordnung der Stadt aus dem Jahre 1986 ist längst obsolet. Und auch das übergeordnete Recht bietet keinen sicheren Boden. Noch immer fehlt eine kantonale Parkplatzverordnung, weil der Kantonsrat mit der Teilrevision des Planungs- und Baugesetzes nicht vom Fleck kommt.

Der Stadtrat stützt die Berechnungen der Parkplätze im Baubewilligungsverfahren derzeit auf eine Dienstleistungsanweisung von 2011 ab, die sich wiederum auf eine kantonale Wegleitung bezieht. Das ist zwar rechtens, wie der Bezirksrat vor einer Weile in Reaktion auf eine Beschwerde feststellte, jedoch nur als «Übergangslösung».

Die Vorlage, die jetzt für geregelte Verhältnisse sorgen soll, baut im Wesentlichen auf der bestehenden Dienstleistungsanweisung auf. Das heisst vor allem: Die Zahl der zulässigen Parkplätze wird anhand der Erschliessung mit

dem ÖV berechnet. Je besser diese ist, desto weniger Parkplätze werden benötigt. So soll der Umstieg vom Auto auf Bus, Velo und Zug gefördert werden. Gegenüber der Dienstleistungsanweisung wird die Parkplatzberechnung in den beiden Zentrumsgebieten Stadtmitte und Neuhögi-Grüze verschärft, wenn auch in Neuhögi nur im Bezug auf Bewohnerparkplätze. Zweite Neuerung ist die erwähnte Bewirtschaftungspflicht für Kundenparkplätze.

In der überarbeiteten Vorlage fällt auf, dass sich der Stadtrat das eine oder andere Türchen offen lässt: In begründeten Fällen sollen etwa ganze Gebiete von der Bewirtschaftungspflicht ausgenommen werden können. Und auch in Bezug auf die Parkplätze von Firmen mit Schichtbetrieb bleibt dem Stadtrat Spielraum für spätere Konzessionen. Die Parkplatzzfrage wird ansonsten umfassend geregelt, von der Lage der Veloabstellplätze bis hin zur Vorbereitung für Ladestationen von E-Mobilen.



Die Ära der kostenlosen Kundenparkplätze könnte bald vorüber sein. Kommt die neue Parkplatzverordnung durch, muss auch Discounter Aldi Gebühren vorantreiben. Bild: Heinz Diener

## Jetzt sind beide Seiten unzufrieden

WINTERTHUR. Der Stadtrat steht nach der Überarbeitung der Parkplatzverordnung von allen Seiten in der Kritik. Ihm vor, nicht zu Ende gedacht zu bleiben die Vorlage «Inakzeptabel».



**NACHGEFRAGT**  
Michael Künzle  
Stadtpräsident  
CVP

### «Stadt und Gewerbe haben dasselbe Ziel»

Vergleicht man die Vorlage mit dem ersten Entwurf der Parkplatzverordnung, wird vor allem eines deutlich: Sie kommen dem Gewerbe entgegen. Wollten Sie an die Adresse der Kritiker ein Zeichen senden? Michael Künzle: Durchaus. Ich habe in meiner politischen Karriere bisher noch keine Vernehmlassung erlebt, die derart heftig war. Die Kommentare reichten von «besser alles bleiben lassen» bis zum Wunsch nach einer radikalen Verschärfung. Von daher bin ich froh, dass wir gewisse Einwendungen aufnehmen konnten, gerade aus der Wirtschaft. Das Ziel von Stadt und Gewerbe ist ja letztlich genau dasselbe: nämlich ein funktionierendes Verkehrssystem. Es dient den Unternehmen nicht, wenn ihre Fahrzeuge im Stau stehen.

Mit der Überarbeitung hat der Stadtrat auch seine Spielräume ausgeweitet. War das auch ein bisschen eine Notmassnahme, nachdem Ihnen das Parlament die Zeit für weitere Überarbeitungen verweigert hatte? Der Wunsch nach mehr Spielraum wurde in der Vernehmlassung von verschiedener Seite eingebracht. Ich bin aber auch persönlich froh, dass wir die Mittel haben, um grössere Sonderfälle genau anzuschauen und beispielsweise verkehrspolitische und wirtschaftspolitische Gegebenheiten gegeneinander abzuwägen. Natürlich soll das immer unter dem Vorbehalt geschehen, dass dafür ein öffentliches Interesse besteht.

Ausnahmen tangieren die Gleichbehandlung, die vom Stadtrat gewünschten «gleich langen Spiesse». Führt das aber kurz oder lang nicht zu einer Flut von Klagen? Ich denke, es ist wichtig, dass wir die Bedingungen für Sonderfälle bekannt machen. Dann wissen die Unternehmen, woran sie sind, und es ergeben sich in der Praxis keine Probleme. Wir haben auch in anderen Gesetzen die Möglichkeit, auf Sonderfälle einzugehen, was sich in

Stadtrat nach den heftigen Reaktionen in der Vernehmlassung mehr Zeit für den Dialog mit den verschiedenen Interessengruppen ausbedungen. Diese Bitte schlug eine Ad-hoc-Konferenz aus SVP, FDP und GL-Politikern ab. Jetzt kommt es, wie es kommen musste: Die neue Fassung, welche die Wagen hätte glätten sollen, ist erarbeitete Reaktionen aus. «Die geplante Verord- nung ist inakzeptabel», schreibt Agli-Mobli in einer Mitteilung. Beim Verein, der die Verkehrs- Gewerbe bündelt, ist man mass- lich enttäuscht von der Über- arbeitung, die keine substanziellen Veränderungen bringt. Im Gegenteil, die Parkplat- zberechnung für Betriebe sei so- gar noch einmal verschärft wor- den. Zudem habe der Stadtrat die Bestandsanforderung nicht garantiert. Für Agli-Mobli ist klar: Unter diesen Bedingungen werden Detailhandel und Ge- werbe aus der Stadt vertrieben:

«Die Menschen kaufen in Ge- wehrläden ausserhalb Winterthurs ein, wo man sie gerne empfängt.» «Fehlende Konsequenz» rücht die Vorlage, bemängelt aber die fehlende Konsequenz. «Leider wird in der Überarbei- tung der Parkplatzverordnung ökologisch motiviertes Ein- wachen nur sehr wenig Be- achtung geschenkt», schreibt die SP in einer Stellungnahme. Wie die Grünen verlangen die So- zialdemokraten, dass die Be- rechnung der Parkplatzzahl in den Zentrumsgebieten Stadt- mitte und Oberwinterthur noch vergleichbar werden müsse. Den gleichen Einwand hatte auch der CVP-Stadtratspräsident Künzle. Er wollte die Reaktionen der Bür- gerschaft gestern nicht überbe- werten. Die Parteien müssten sich noch vertiefen mit der über- arbeiteten Vorlage auseinandersetzen. Künzle bestätigt im Inter- view, dass der Stadtrat mit der Überarbeitung auf das Gewerbe- dasein er sich mit der Vorlage für den grossen Spielraum sicher.

Kommentar G. Spalte, Seite 9





**Danke für Ihre Aufmerksamkeit  
Haben Sie Fragen?**

**Weitere Infos unter:  
[bau.winterthur.ch/ppvo](http://bau.winterthur.ch/ppvo)**