

Nouvelle ordonnance sur le stationnement, Winterthur

Un trafic plus fluide grâce à une diminution des places de parking

Conférence des villes pour la mobilité
2.12.2013

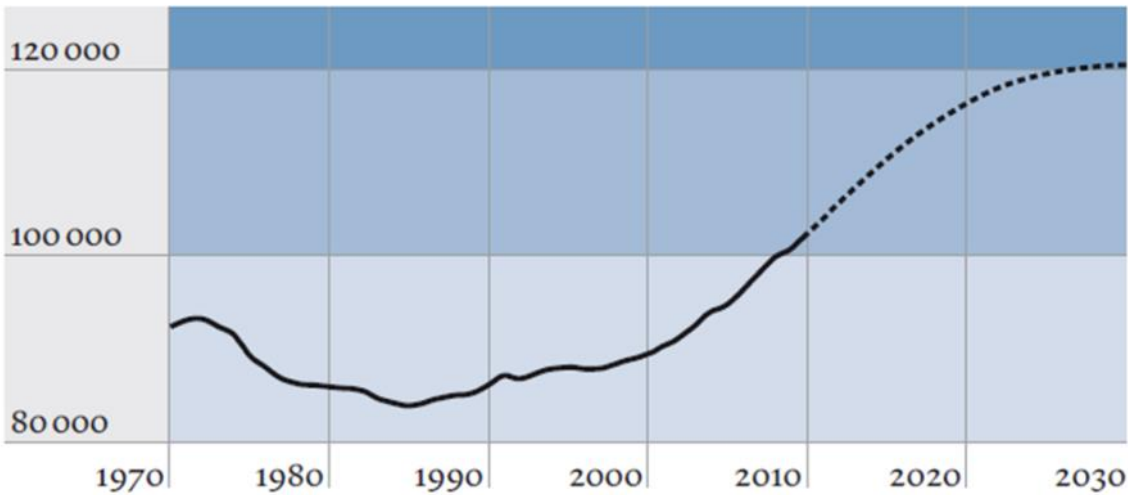
Nicolas Perrez
Directeur de projet, Espace et trafic



Sommaire:

- Situation de départ et objectif de la révision
- Les points les plus importants de la nouvelle ordonnance sur les places de stationnement
- Perspectives & leçons tirées

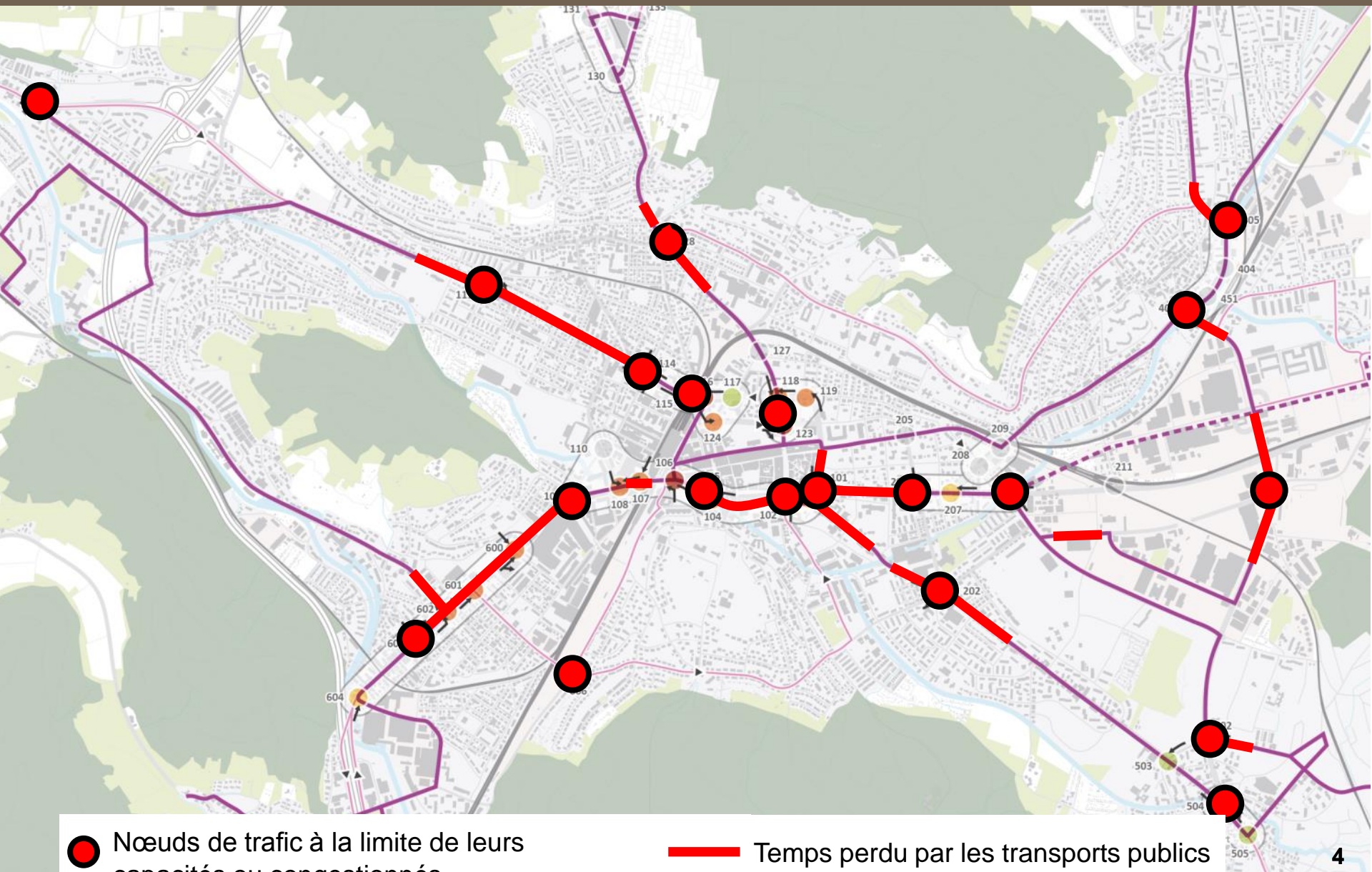
Situation de départ: Winterthur grandit, le trafic augmente



**EVOLUTION
DÉMOGRAPHIQUE
DE WINTERTHUR
JUSQU'EN 2030,
PRONOSTIC**

QUELLE: EINWOHNERKONTROLLE
WINTERTHUR, AMT FÜR STÄDTEBAU
WINTERTHUR

Le problème: trafic important aux heures de pointe



Objectifs de politique des transports et voies possibles

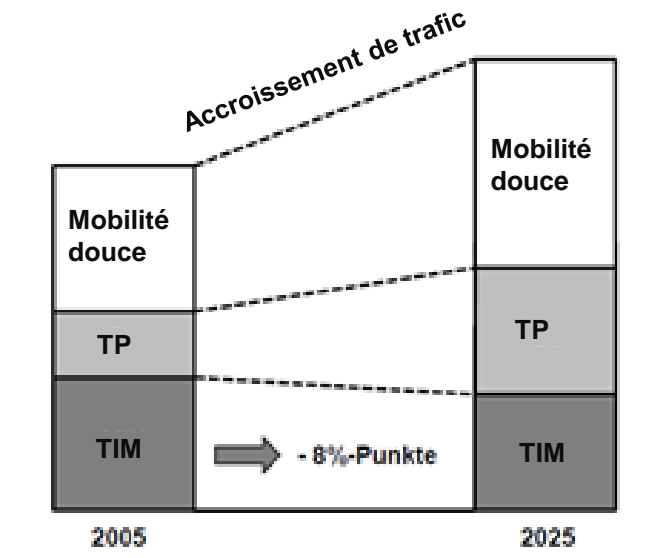
Mandat donné par l'Initiative concernant le plan directeur communal:

Proportion du trafic piéton, du trafic cycliste et des transports publics: doit augmenter de 8 points de % d'ici 2025

→ Proportion de trafic individuel motorisé: doit légèrement diminuer, ou être stabilisée

Le passage d'un mode de transport à un autre n'est possible que par des mesures «push» and «pull».

(par ex: implémenter une extension des transports publics, et la gestion des places de parking en même temps)



Nouvelle tendance: ne plus avoir de voiture

Wenn Mieter sich verpflichten, auf das Auto zu verzichten

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

überwachen müsste.» Es ist umstritten, ob die Verpflichtung zum Verzicht auf ein Auto rechtlich zulässig ist. Die Baugenossenschaft «Mehr als Wohnen», die in Leutschenbach eine Überbauung mit 450 Wohnungen plant, wird den Parkplatzen nicht in die Mietverträge aufnehmen. «Unser Jurist hat uns davon abgeraten», sagt Geschäftsführerin Monika S. Ihre Genossenschaft plant eine Tiefgarage. Die Siedlung in Unterstrass hat 1000 Wohnungen und eine Tiefgarage mit 1000 Plätzen.

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 als autofrei bezeichnet werden kann. Die ersten Bewohner sind im Sommer 2014 vorgesehen.

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 viele auf ein Auto.



Autofrei und nachhaltig Wohnen im Westen von Bern

TEXT PERMIN SCHILLIGER BILD ALBERT ZIMMERMANN
Nüchtere 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 AG 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 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». Die 33,5 Millionen Franken will sich die Gewesewo AG mit dem Ministerium für Energie, Umwelt und Verkehr teilen lassen – inklusive Landkauf.

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 schwanken 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,



Concept global de transports pour la ville

Infrastructures

Gestion de la mobilité

TP

- Corridor rapide
- Traversée du quartier Grüze
- Amélioration du réseau de bus

TIM

- Raccordement central pour le quartier Neuhegi-Grüze
- Guidage régional du trafic

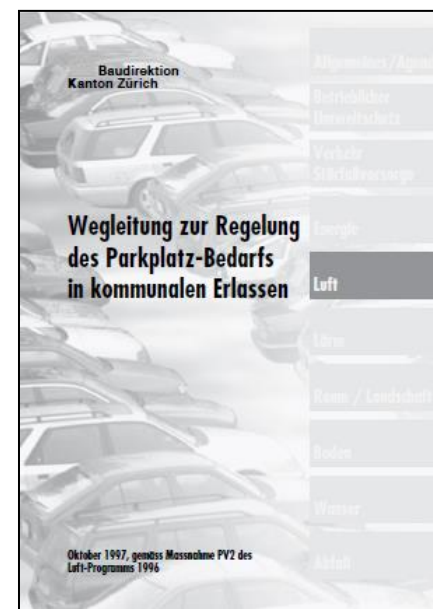
Mobilité douce

- Plan directeur espace urbain
- Urban Boulevard (valorisation des rues)
- Pistes cyclables
- Places de stationnement pour vélos

- Ordonnance sur les places de stationnement
- Planification espaces de stationnement
- Plans d'aménagement
- Concepts de mobilité
- Mobilité dans les entreprises
- Concept de dosage
- Modèle de trajets

L'ancienne ordonnance est dépassée

- **L'ordonnance sur les places de stationnement datant de 1986** est dépassée et partiellement contradictoire avec le droit supérieur. Elle n'est plus utilisée depuis longtemps.
- **Guide cantonal** de 1997 pour le règlement du besoin en places de stationnement dans les textes communaux: base juridique pour la pratique actuelle.
- **Solution transitoire avec un décret communal de 2011:** concrétisation de l'application du guide cantonal
- **Mandat contraignant:** une motion demandant une révision de l'ordonnance est acceptée au législatif communal



Ordonnance sur les places de stationnement Winterthour (PPVO-W)



Quels sont les éléments réglés par l'ordonnance?

Ce que l'ordonnance règle:

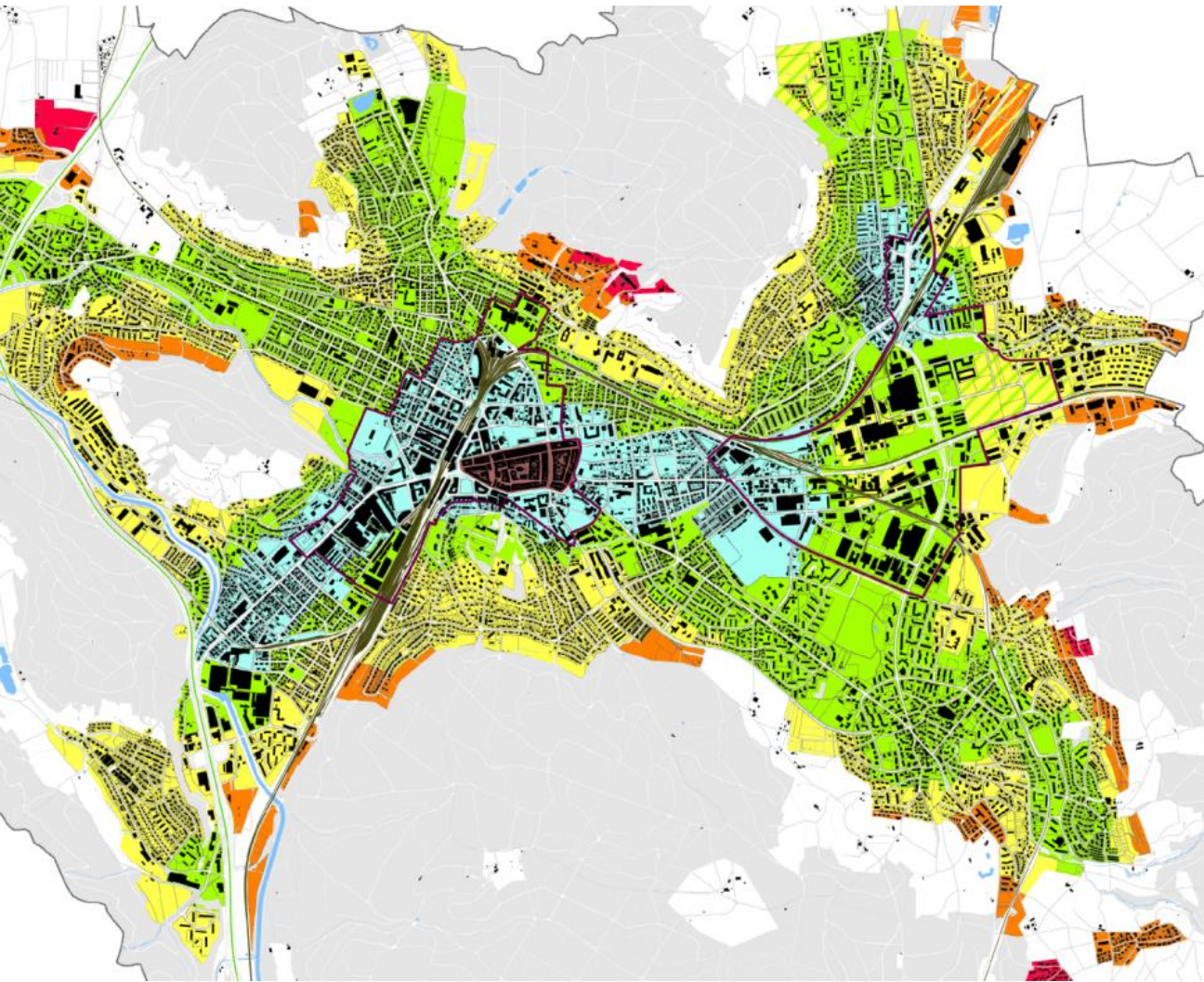
- Places de stationnement privées et publiques (voitures, motos, vélos) approuvées dans le cadre d'une **procédure d'approbation pour un usage déterminé** – habitat, bureaux, artisanat, industrie, magasins, lieux de loisirs, restaurants ou écoles, etc.

Ce que l'ordonnance ne règle pas:

- Nombre de places de stationnement dans l'espace public (rues) et dans les parkings publics

- **Décharger les zones de centre**
Plus les raccordements en transports publics sont nombreux, moins les places de stationnement sont nécessaires
- **Davantage de souplesse pour les maîtres d'ouvrage**
Les maîtres d'ouvrage peuvent décider eux-mêmes du nombre de places de stationnement, à l'intérieur d'une certaine fourchette.
- **Permettre les innovations**
Utilisations sans voitures ou avec peu de voitures, modèle de trajets, concept de mobilité
- **Rendre le trafic plus fluide**
Entre autres avec une gestion des places de stationnement couvrant toute la ville
- **Assurer un nombre suffisant de places de stationnement**
En tenant compte des capacités des rues

Nombre de places: dépend des raccordements de TP



- Plan des zones de réduction
- Principe: meilleure est la densité des TP, plus bas est le nombre de places de stationnement
- Réduction supplémentaire dans les zones centrales (= priorités de développement)

(Le microrecensement montre aussi plus les TP sont étendus, moins les gens utilisent la voiture)

Le modèle de trajets donne une plus grande souplesse

- Le modèle de trajets règle le nombre maximal de trajets par zone
- Il est ainsi possible d'admettre des affectations typiques pour des grandes quantités de personnes malgré les «nuisances» (bruit, air) et restrictions (capacités) à certains endroits
- Avantage pour les maîtres d'ouvrage: davantage de souplesse dans l'affectation des places de stationnement et le nombre de places



Premier modèle de trajets, Sulzerareal
Werk 1, centre-ville, planifié

Des solutions adaptées grâce à un concept de mobilité

- Des concepts de mobilité peuvent être exigés pour des projets de construction dès 30 places de parking
- Dans les zones dont le réseau routier est surchargé ou pour des utilisations «pauvres en voitures»
- Les concepts de mobilité sont adaptés à la capacité du réseau de transports «supérieur» et comprennent par ex. les éléments suivants:
 - Gestion des places de stationnement
 - Promotion de l'utilisation des transports publics, du vélo par des incitations appropriées, infrastructures et informations
 - Auto-partage couvrant les besoins
 - Intégration dans le système directeur général de stationnement



Gestion du stationnement accessible sur sol public

L'ordonnance crée la base légale pour

- **Une gestion efficace** des places de stationnement accessibles publiquement pour les clients et les visiteurs, dès 10 places de parking

La gestion du stationnement est obligatoire pour

- Places de stationnement sur sol public
- Places accessibles en général sur les infrastructures de magasins, de restaurants, de lieux de loisirs et de lieux publics

→ **Mêmes exigences** pour tous



Les utilisations «pauvres en voitures» sont encouragées

- Si la demande est réduite, un nombre de places de parking plus bas peut être accordé
- **Concept de mobilité:** obligatoire à partir de 30 places de stationnement
- **Procédures de contrôle** en cas de besoin
- **Obligations:** les propriétaires fonciers doivent créer des places de stationnement ou prendre des mesures de remplacement si le nombre de places ne suffit pas

Le plus grand lotissement pauvre en voitures de Winterthur: habitat multigénérationnel «Giesserei»



Exemples de projets pauvres en voitures à Winterthur

Maison multigénérationnelle, Giesserei, Neuhegi

GESEWO, terminé début 2013

154 appartements + artisanat

30 places pour habitants – 30 places visiteurs



Kanzlei – Habitant 50+, Seen

GESEWO, terminé en 2010

16 appartements

3 places de stationnement



Projekt Hagmann-Areal, Seen

Maître d'œuvre privé, prévu pour 2015

112 appartements + artisanat

Environ 34 places de stationnement



Places pour les vélos et les motos

Motos

- Besoin minimal de 15% du nombre de places de stationnement pour les voitures: proportion moyenne à Winterthour

Vélos

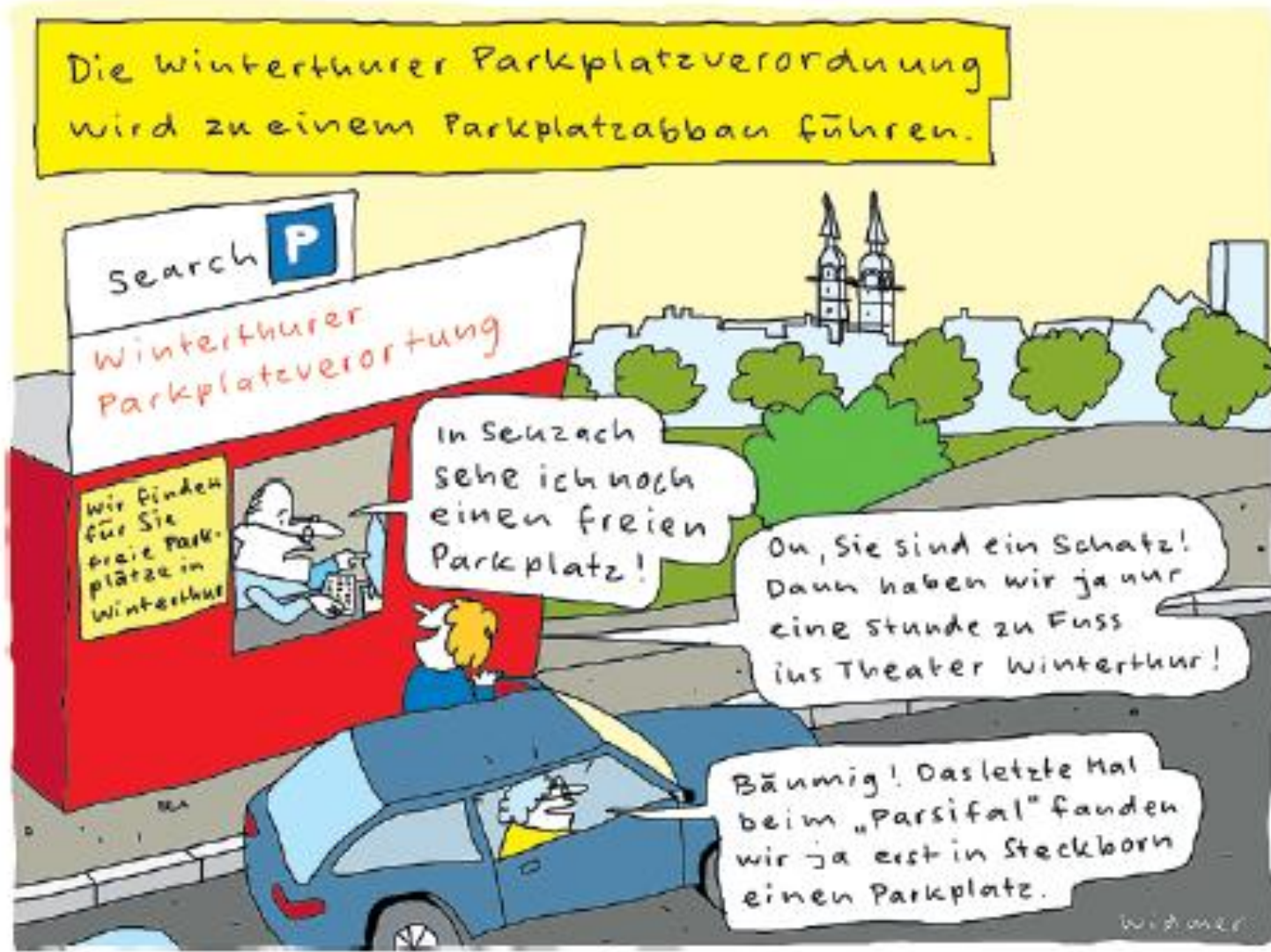
- Winterthour a repris les valeurs maximales prévues dans le guide cantonal
Par ex. pour l'habitat: 1 place pour vélo / 40 m²
- Un règlement unifié s'applique à la majorité des cas



- **Les entreprises** avec différents horaires de travail (équipes tournantes) et avec des véhicules d'entreprises ont davantage de places de stationnement



Perspectives & leçons apprises





**Merci pour votre attention!
Avez-vous des questions**

**Informations supplémentaires:
bau.winterthur.ch/ppvo**