

# abstimmung

Stadt Winterthur · Volksabstimmung 18. Oktober 2015

Stadt Winterthur



## Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger

Gemäss § 9 der Gemeindeordnung der Stadt Winterthur unterbreiten wir Ihnen die nachstehende, vom Grossen Gemeinderat am 13. April 2015 behandelte Vorlage zur Abstimmung.

Verfasserin des Beleuchtenden Berichts ist die Ratsleitung des Grossen Gemeinderates.

Wir laden Sie ein, die Vorlage zu prüfen und Ihren Entscheid mit dem Stimmzettel abzugeben.

Winterthur, im August 2015

Im Namen des Stadtrates:  
Michael Künzle, Stadtpräsident  
Arthur Frauenfelder, Stadtschreiber

## Neue Parkplatzverordnung (PPVO)

Die städtische Parkplatzverordnung stammt aus dem Jahr 1986. Sie widerspricht mittlerweile in Teilen dem übergeordneten Recht sowie der entsprechenden Gerichtspraxis. Sie wird daher nicht mehr angewendet. Heute gilt für die Berechnung des Parkplatzbedarfs eine Dienstanweisung des Stadtrates aus dem Jahr 2011 als Übergangslösung, die sich auf eine kantonale Wegleitung stützt. Mit zwei erheblich erklärten Motionen hat der Grosse Gemeinderat den Stadtrat aufgefordert, eine neue Parkplatzverordnung auszuarbeiten und zum Beschluss vorzulegen.

Die vorliegende neue PPVO ist Teil des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK), das die langfristige Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes sicherstellen soll. Die PPVO regelt die Zahl der privaten und öffentlichen Parkplätze für Personenwagen, Motorräder und Velos entsprechend ihrer Nutzung. Nicht betroffen von der PPVO sind Parkplätze auf öffentlichem Grund wie beispielsweise blaue Zonen. Basis für die Berechnung des Parkplatzbedarfs bildet ein Stadtplan mit Reduktionsgebieten, die nach dem Grad der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) abgestuft sind. Das heisst: Je besser ein Gebiet mit dem ÖV erschlossen ist, desto weniger Parkplätze sind möglich.

Der Grosse Gemeinderat (mit 30 zu 25 Stimmen) hat der vorliegenden neuen PPVO zugestimmt und empfiehlt die Vorlage zur Annahme. Gegen diesen Beschluss wurde das Behördenreferendum ergriffen. Deshalb muss die Stimmbevölkerung am 18. Oktober über die Vorlage befinden. Der Stadtrat empfiehlt Ablehnung der Vorlage, da die neue PPVO seiner Ansicht nach in der vorliegenden Fassung für das Gewerbe zu einschränkend ist.

Ein funktionsfähiges Strassennetz ist das Rückgrat einer prosperierenden Stadt. Gewerbetreibende, Bewohnerinnen und Bewohner wie auch Besucherinnen und Besucher sowie Beschäftigte sind darauf angewiesen. Die Verkehrsplanung bezweckt, den Verkehr so zu lenken, dass all diejenigen, die ein Verkehrsmittel benötigen, auch während der Hauptverkehrszeiten zirkulieren können.

Ohne gezielte Einflussnahme auf die Verkehrsentwicklung ist wegen des steigenden Mobilitätsbedürfnisses die langfristige Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes in Frage gestellt. Die Folgen sind: mehr Staus, Ausweichverkehr in den Wohnquartieren, unberechenbare Fahrzeiten, blockierter Gewerbeverkehr und grosse Verlustzeiten beim ÖV. Die Wirtschaftlichkeit und die Attraktivität der Stadt werden durch überlastete Strassen beeinträchtigt.

Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, hat der Grosse Gemeinderat 2011 ohne Gegenstimme dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) zugestimmt. Das Konzept sieht ein umfang-

reiches Massnahmenbündel in den Bereichen Raumplanung, Infrastrukturbauten, Mobilitätsmanagement, Verkehrsmanagement und Parkierung vor.

Verschiedene Faktoren beeinflussen das Verkehrsverhalten beziehungsweise die Verkehrsmittelwahl. Die Festlegung der Anzahl und der Bewirtschaftungsart der Parkplätze ist in der Fachwelt eine anerkannte Massnahme, um das Verkehrsaufkommen und die Umweltbelastung zu beeinflussen.

Die Parkplatzverordnung ist daher ein wichtiger Bestandteil der städtischen Verkehrsplanung und im Gesamtpaket des sGVK enthalten. Die nebenstehende Darstellung (rechts) zeigt diesen Sachverhalt auf.



Abbildung: Das städtische Gesamtverkehrskonzept und seine Teilprojekte.

## Was regelt die Parkplatzverordnung?

Die PPVO regelt die Zahl der privaten und öffentlichen Parkplätze für Autos, Motorräder und Velos entsprechend ihrer Nutzung (z. B. Parkplätze für Wohnen, Restaurants, Büros, Gewerbe, Industrie, Einkaufs- und Freizeitnutzungen, Schulen). Nicht von der vorliegenden PPVO tangiert sind Parkplätze auf öffentlichem Grund (z. B. blaue Zonen in Quartieren, Strassenparkplätze) oder in öffentlich zugänglichen Parkhäusern wie in der Eulachpassage, im Technikum oder im Teuchelweiher.

Basis für die Berechnung des Parkplatzbedarfs bildet ein Stadtplan mit Reduktionsgebieten (siehe Seiten 6 und 7), die nach dem Grad der ÖV-Erschliessung (ÖV-Güteklassen) abgestuft sind. In Gebieten, die mit dem ÖV sehr gut erschlossen sind – wie etwa die Innenstadt – sind weniger Parkplätze möglich als in Ausenquartieren.

Für Unternehmen mit Schichtarbeit und mit Betriebsfahrzeugen besteht die Möglichkeit, zusätzliche Parkplätze zu schaffen. Mobilitätskonzepte (auf ein Areal bezogene massgeschneiderte Massnahmen, um den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr zu fördern) und Fahrtenmodelle (Betriebsregelungen, welche die Anzahl Fahrten und nicht die Anzahl Parkplätze festlegen) ermöglichen Nutzungen in bereits stark verkehrsbelasteten Gebieten. Autoarme

Nutzungen (Nutzungen, die mit weniger Parkplätzen auskommen als minimal vorgesehen) werden gefördert.

Zudem schafft die PPVO die Grundlage für eine lenkungswirksame Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze, zum Beispiel in Einkaufszentren.

## Die Parkplatzverordnung baut auf der bisherigen Praxis auf

Die neue Parkplatzverordnung stützt sich zu grossen Teilen auf die heutige Bewilligungspraxis. Diese beruht auf der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen (Jahr 1997) und einer stadträtlichen Dienstanweisung (Jahr 2011). Der Bezirksrat Winterthur hat mit Beschluss vom 28. Juni 2013 festgestellt, dass die bisherige Praxis im Sinne eines Übergangsrechts und aus Gründen der Rechtssicherheit einstweilen zulässig ist. Der Bezirksrat forderte aber zugleich den Stadtrat auf, möglichst rasch eine neue Parkplatzverordnung durch den Grossen Gemeinderat genehmigen zu lassen.

In den beiden kantonalen Zentrumsgebieten «Innenstadt» und «Oberwinterthur/Grüze» (in letzterem nur für die Benutzerart «Wohnen») wird die Anzahl Parkplätze gegenüber der heutigen Praxis für die Benutzerarten «Wohnen» und «Beschäftigte» reduziert. Der Grund dafür liegt in

der Tatsache, dass in diesen Gebieten die grössten Verkehrsprobleme festzustellen sind und gleichzeitig die Erschliessung dieser Gebiete mit dem ÖV gut ist.

## Gesetzliche Grundlagen

Mit der neuen PPVO wird einerseits Rechtssicherheit für Grundeigentümerinnen und -eigentümer sowie für Investorinnen und Investoren und andererseits auch Transparenz im Baubewilligungsverfahren geschaffen. Die übergeordneten gesetzlichen Grundlagen finden sich im kantonalen Planungs- und Baugesetz (PBG) und im eidgenössischen Umweltschutzgesetz (USG).

§ 242 PBG schreibt insbesondere vor, dass im Rahmen der kommunalen Bau- und Zonenordnung die Zahl der erforderlichen Abstellplätze für Motorfahrzeuge festzulegen ist. Nach Art. 44a USG und den zugehörigen Bestimmungen der eidgenössischen Luftreinhalteverordnung (LRV) müssen andererseits in Gebieten mit übermässiger Luftschadstoffbelastung Massnahmen zur Verminderung und Beseitigung der übermässigen Immissionen von Verkehrsanlagen (z. B. Strassen) getroffen werden. Die Parkplatzverordnung leistet einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität – Winterthur ist gemäss Umweltschutzrecht nach wie vor ein lufthygienisches Sanierungsgebiet – und soll zur langfristigen Sicherstellung eines funktionsfähigen Strassennetzes beitragen.

# Die Parkplatzverordnung im Detail

## Art. 1 bis 4

### Zahl der Abstellplätze für Autos

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

Die Bestimmung der Anzahl Abstellplätze im öffentlichen Strassenraum (z. B. Parkierung in blauer Zone) sowie in öffentlich zugänglichen Parkhäusern (ohne spezifischen Nutzungsbezug wie z. B. Einkaufen oder Wohnen) wird nicht in der PPVO geregelt.

## Art. 3 und 4

### Massgeblicher Bedarf an Autoabstellplätzen, differenziert nach der ÖV-Erschliessung

Die Zahl der Autoabstellplätze wird in zwei Schritten ermittelt: Zuerst wird der Grenzbedarf in Abhängigkeit von der Nutzungsart wie Wohnen, Restaurants, Dienstleistungen, Fabrikation usw. (siehe Tabelle in Art. 3) und der Benutzerkategorie (Bewohner/innen, Beschäftigte oder Besucher/innen und Kundschaft) bestimmt. Im zweiten Schritt wird der massgebliche Bedarf aufgrund der ÖV-Erschliessung berechnet. Dazu dient der Plan der Reduktionsgebiete (gemäss Tabelle in Art. 4). Das Stadtgebiet wird unter Berücksichtigung der ÖV-Erschliessung in neun Gebiete (A bis E) eingeteilt. Je schlechter ein Gebiet mit dem ÖV erschlossen ist, desto mehr Parkplätze können erstellt werden. Im Rahmen der Minimal- und Maximalvorschrift kann die Bauherrschaft die zu erstellende Anzahl Autoabstellplätze selber bestimmen. Die nebenstehende Grafik (links) zeigt diesen Ablauf auf.

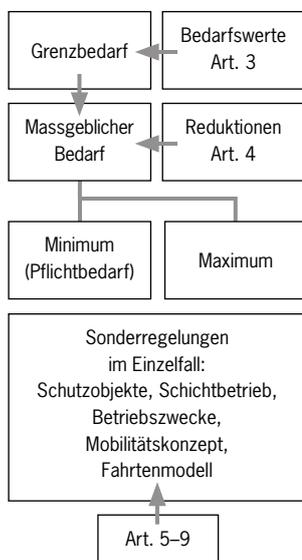


Abbildung: Wie die Zahl der Parkplätze mit der neuen PPVO ermittelt wird.

## Art. 5

### Parkplätze für Behindertenfahrzeuge

Es wird eine Minimalzahl solcher Parkplätze vorgeschrieben.

## Art. 6

### Sonderregelungen

Für Betriebe mit Schichtwechsel ausserhalb der Hauptverkehrszeiten und für Betriebe, die auf Betriebsfahrzeuge angewiesen sind, ist eine Erhöhung der maximal zulässigen Parkplatzzahl vorgesehen. Für Schutzobjekte sowie in Gebieten mit Sonderbauvorschriften können aus Gründen des Ortsbildschutzes die Minimal- und Maximalzahlen der Parkplätze reduziert werden.

## Art. 7

### Mobilitätskonzepte

Um bei Überlastungen des Strassennetzes oder bei autoarmen Nutzungen die Verkehrserzeugung besser steuern zu können, hat der Bauausschuss des Stadtrates (= städtische Baubewilligungsbehörde) die Möglichkeit, ein Mobilitätskonzept zu verlangen. Da ein solches aber nur für grössere Vorhaben mit erheblichem Verkehrsaufkommen sinnvoll ist, wurde eine Bagatellgrenze von dreissig Parkplätzen festgelegt. Im Mobilitätskonzept werden massgeschneiderte Massnahmen festgelegt, um das Verkehrsaufkommen zu beeinflussen.

## Art. 8

### Autoarme Nutzungen

In Gebieten mit guter ÖV-Anbindung ist autoarmes Wohnen ein steigendes Bedürfnis. Dies soll im Sinn einer nachhaltigen Mobilität weiter gefördert werden. Eine autoarme Nutzung ist für die Bauherrschaft aus finanziellen Gründen interessant, weil auf bauliche Investitionen in die Parkieranlagen verzichtet werden kann. Bleibt es in der Folge nicht bei der autoarmen Nutzung, kommt es allerdings zu einer Verlagerung der Parkierung in den öffentlichen Strassenraum. Um diesem Fall vorzubeugen, können nach Bedarf ein Mobilitätskonzept und ein entsprechendes Controlling verlangt werden.

## Art. 9

### Fahrtenmodelle

Das Ziel von Fahrtenmodellen ist, trotz vorhandener Vorbelastungen (knappe Strassenkapazitäten, hohe Umweltbelastung) erwünschte Nutzungen zulassen zu können. Fahrtenmodelle ermöglichen massgeschneiderte und individuelle Lösungen und bieten da-

her Flexibilität für die Bauherrschaft. Beim Fahrtenmodell wird die Anzahl Fahrten pro Zeiteinheit festgelegt und nicht die Anzahl Parkplätze. Die Regelungen werden auf entsprechende Verkehrsstudien gestützt und kombiniert mit Mobilitätskonzepten entwickelt und festgelegt. Wird die berechnete Anzahl Fahrten überschritten, müssen im Vorfeld festgelegte Massnahmen zur Zielerreichung umgesetzt werden.

**Art. 10 und 11**

**Abstellplätze für Motorräder und Velos**

Auch die Anzahl an Abstellplätzen für Motorräder und Velos wird festgelegt. Die Parkplätze für Motorräder werden prozentual zur Anzahl Autoabstellplätze bestimmt. Die Anzahl Veloabstellplätze ist abhängig von Nutzungsart und Benutzerkategorie.

**Art. 12 bis 15**

**Anordnung, Gestaltung und Sicherstellung der Abstellplätze**

Es werden Anforderungen an die Ausgestaltung und Lage der Abstellplätze formuliert. So muss ein Autoparkplatz auf dem Grundstück oder innerhalb eines Umkreises von 300 Metern erstellt werden. Für gedeckte Parkieranlagen mit mehr als zehn Parkplätzen sind bauliche Vorkehrungen für Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge vorzusehen.

**Art. 16 bis 19**

**Ersatzabgabe**

Gemäss Planungs- und Baugesetz (PBG) ist von der Bauherrschaft eine Ersatzabgabe zu leisten, falls die minimal erforderlichen Autoabstellplätze nicht realisiert werden können (Ausnahme autoarme Nutzung). Aus diesen Mitteln wird ein Ersatzabgabefonds geöfnet. Die Gelder werden dazu verwendet, neue Parkierungsmöglichkeiten zu schaffen oder die Erschliessung mit dem ÖV zu verbessern.

**Art. 20 und 21**

**Parkraumplanung und Bewirtschaftung**

Mittels einer Parkraumplanung sollen die öffentlich zugänglichen Parkplätze lenkungswirksam bewirtschaftet werden. Damit soll die Verkehrs- und Umweltbelastung positiv beeinflusst werden. Von der Bewirtschaftungspflicht sind sowohl neue als auch bestehende Bauten und Anlagen betroffen. Die Bewirtschaftung kann sowohl monetäre Regelungen als auch Benutzungseinschränkungen (z. B. zeitliche Beschränkung, weisse Zonen mit Zeitangabe oder Beschränkung der Benutzerart) beinhalten.

Als öffentlich zugängliche Parkplätze gelten Parkplätze auf öffentlichem Grund (Strassenparkplätze) sowie allgemein zugängliche öffentliche und private Kunden- und Besucherparkplätze von Einkaufszentren, Fachmärkten, Freizeitanlagen und öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Spitälern, Sportanlagen oder Museen. Nicht als öffentlich zugängliche Parkplätze gelten private Parkplätze für Bewohner/innen, ihre Besucher/innen, für Beschäftigte sowie für die Kundschaft von Gewerbe- und Industriebetrieben. Die Bewirtschaftungspflicht gilt ab zehn Parkplätzen (Bagatellgrenze). Der Stadtrat kann höhere Bagatellgrenzen festlegen und in begründeten Fällen einzelne Nutzungen und Gebiete aus der Bewirtschaftungspflicht entlassen.

Mit der neuen PPVO wird die Grundlage für die Einführung dieser Bewirtschaftungspflicht geschaffen. Für die Einführung braucht es noch eine separate Verordnung des Grossen Gemeinderates.

**Art. 22 bis 24**

**Schlussbestimmungen**

Eine viel diskutierte Frage im Zusammenhang mit der neuen Parkplatzverordnung ist die Frage der Bestandesgarantie. Sie ist im übergeordneten Recht geregelt. Mit der PPVO wird kein Abbau von bestehenden, rechtmässig bewilligten Parkplätzen beabsichtigt, sofern Bauten und Anlagen nicht neubauähnlich umgestaltet werden. Der Grosse Gemeinderat hat in die Schlussbestimmungen einen Artikel zur erweiterten Bestandesgarantie (Art. 23) aufgenommen, der über die kantonale Gesetzgebung hinausgeht. Darum ist die Genehmigungsfähigkeit dieses Artikels durch den Kanton fraglich.

## Öffentliche Vernehmlassung

Mitte 2012 wurde zum Entwurf der PPVO eine öffentliche Vernehmlassung durchgeführt. Dabei wurden 47 Stellungnahmen eingereicht. Aufgrund dieser Rückmeldungen konnten etliche Anpassungen im Sinne der Antragstellenden vorgenommen werden (u. a. Präzisierungen bei Sonderregelungen in Bezug auf Schichtwechsel und bei der Bewirtschaftungspflicht von öffentlich zugänglichen Parkplätzen mit Festlegung einer Bagatellgrenze).

## Inkrafttreten

Wird die neue PPVO von den Stimmberechtigten angenommen, ist sie der Baudirektion des Kantons Zürich zur Genehmigung zu unterbreiten und danach als Bestandteil der kommunalen Nutzungsplanung öffentlich aufzulegen. Der Stadtrat setzt die Verordnung nach Genehmigung durch den Kanton und nach Abschluss allfälliger Rechtsmittelverfahren in Kraft.

Die Vorprüfung der Vorlage durch den Kanton hat 2012 stattgefunden. Die neue PPVO wird von ihm ausdrücklich begrüsst. Es gab keine grundsätzlichen Einwände. Der Grosse Gemeinderat hat die PPVO danach noch in einigen Punkten geändert (z. B. Art. 8: Autoarme Nutzung oder Art. 23: Weitergeltung des bisherigen Rechts). Diese Änderungen waren nicht Bestandteil der kantonalen Vorprüfung.

Wird die neue PPVO von den Stimmberechtigten abgelehnt, gilt weiterhin die heutige Praxis (kantonale Wegleitung und Dienstanweisung des Stadtrates). Weiterhin bleibt die Aufforderung des Bezirksrates an den Stadtrat bestehen, möglichst rasch eine neue PPVO durch den Grosse Gemeinderat genehmigen zu lassen.

## Debatte im Grossen Gemeinderat

Der Grosse Gemeinderat hat die vorliegende PPVO am 13. April 2015 behandelt und mit 30 zu 25 Stimmen gutgeheissen. Die Parlamentsdebatte war geprägt von einer intensiven Grundsatzdiskussion: Die Gegner der Vorlage beurteilten diese als wirtschafts- und gewerbefeindlich, kompliziert, restriktiv und wenig flexibel, was eine Schwächung des Standorts Winterthur zur Folge haben und Arbeitsplätze gefährden würde. Die Befürworter sahen in der PPVO die Grundlage für den Erhalt eines leistungsfähigen Verkehrssystems, das den Pendlerverkehr sowie die Staus auf den Hauptverkehrsachsen reduzieren helfe, was – entgegen der Ansicht der Gegner – eben gerade dem Gewerbe und dem Detailhandel zugute käme, weil der Verkehr flüssiger laufen würde.

In der Detaildebatte wurde eine Reihe von Anträgen gestellt, welche die PPVO «wirtschaftsfreundlicher» gestalten sollten. So sollte etwa grundsätzlich festgehalten werden, dass bei Ermessensfragen den Bedürfnissen der Wirtschaft Rechnung zu tragen sei. Oder dass Gewerbebetriebe mehr Autoparkplätze erhalten sollten. Der Stadtrat schloss sich diesen und weiteren Minderheitsanträgen an; es war ihnen jedoch kein Erfolg beschieden.

Gegen den zustimmenden Beschluss des Grossen Gemeinderates zur PPVO wurde in der Folge das Behördenreferendum ergriffen. Daher wird das Volk am 18. Oktober über die Vorlage abstimmen müssen.

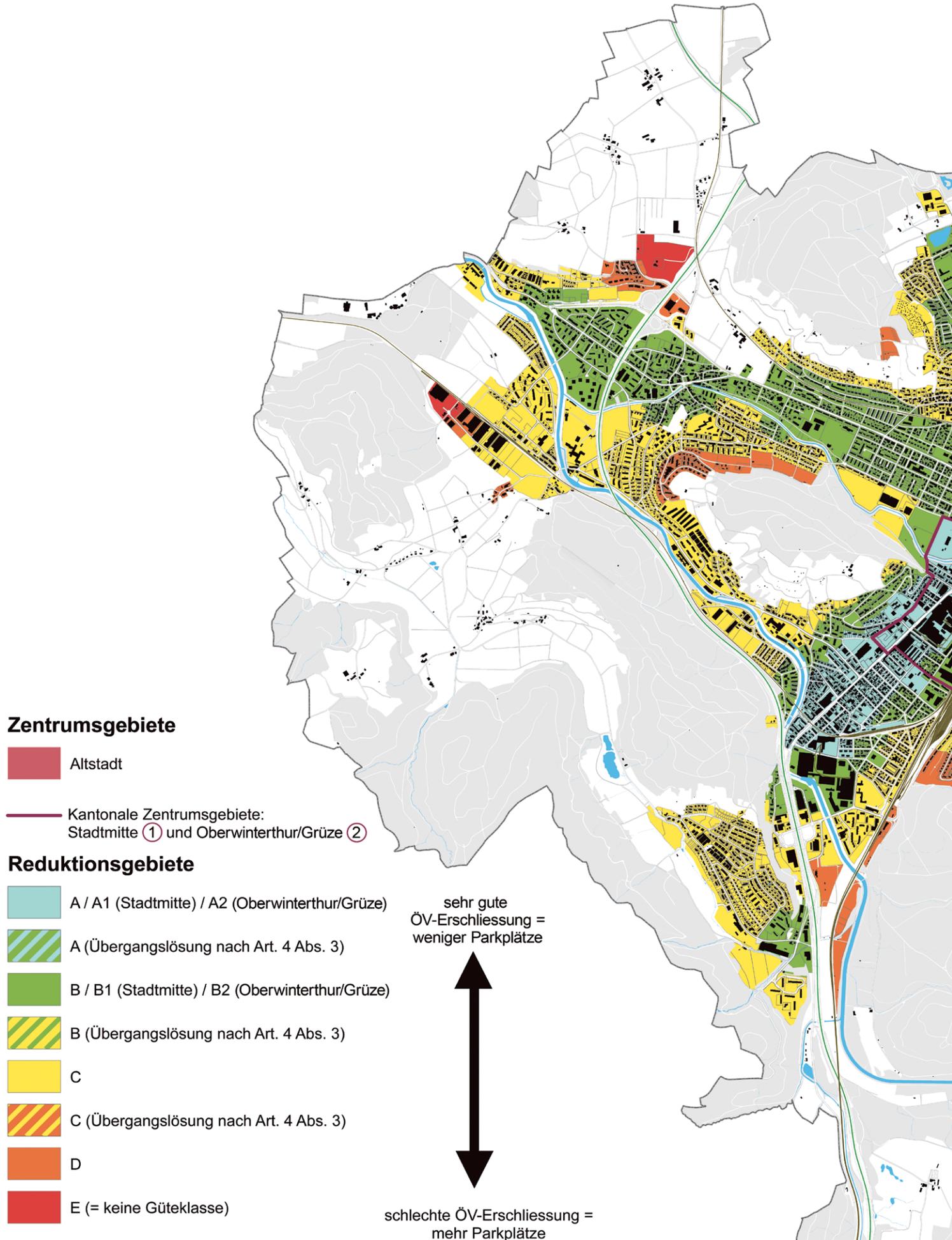
## Abstimmungsempfehlungen

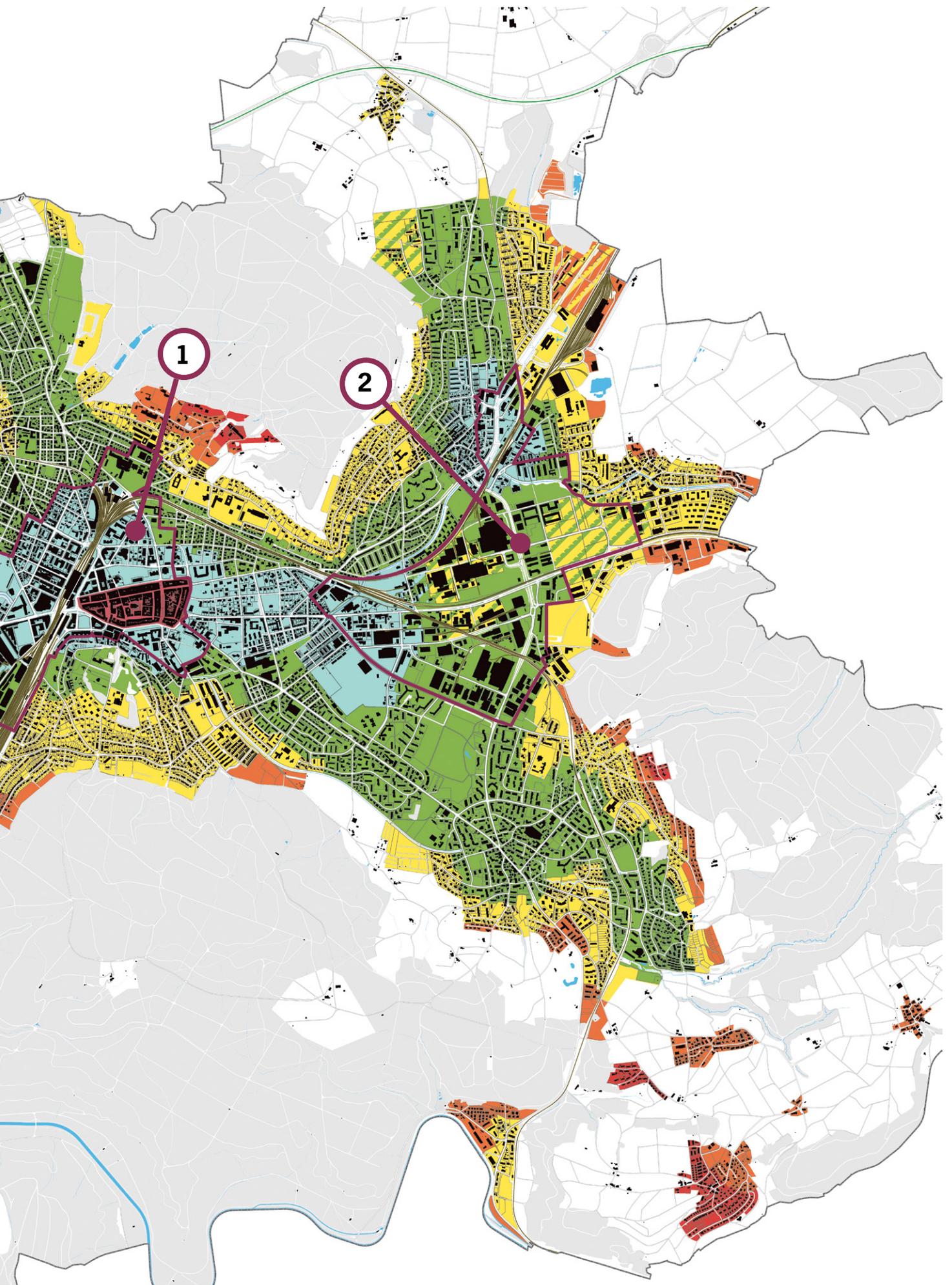
Die Mehrheit des Grossen Gemeinderates hat die PPVO in der vorliegenden Form gutgeheissen und empfiehlt sie damit sinngemäss zur Annahme. Der Stadtrat hat nach der Beschlussfassung durch das Parlament und nach dem Zustandekommen des Behördenreferendums entschieden, den Stimmberechtigten die Ablehnung der Vorlage zu empfehlen.

### Antrag

Es wird eine neue Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung Winterthur, PPVO) erlassen.

Abbildung: Plan der Reduktionsgebiete (ÖV-Güteklassen).





# Beschluss im Wortlaut

## Verordnung über Fahrzeugabstellplätze

(Parkplatzverordnung Winterthur, PPVO; Beschluss des Grossen Gemeinderates vom 13. April 2015)

Gestützt auf Art. 11, 12 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 1989 erlässt der Grosse Gemeinderat folgende

### Parkplatzverordnung:

#### I. Regelungsinhalt

##### Art. 1 Regelungsinhalt

- <sup>1</sup> 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.
- <sup>2</sup> 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.

##### Art. 3 Grenzbedarf [Tabelle unten]

- <sup>1</sup> 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.
- <sup>2</sup> Der Grenzbedarf wird mit den folgenden spezifischen Bedarfswerten ermittelt:

Parkplätze für Nutzungsart	Bewohner/innen oder Beschäftigte	Besucher/innen und Kunden/innen
Wohnen	1 PP / 80 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP / 800 m <sup>2</sup> mBGF
<b>Verkaufsgeschäfte</b>		
Lebensmittel	1 PP / 150 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP / 30 m <sup>2</sup> mBGF (2)
Nicht-Lebensmittel	1 PP / 200 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP / 70 m <sup>2</sup> mBGF (2)
<b>Gastbetriebe</b>		
Restaurant, Café	1 PP / 40 Sitzplätze	1 PP / 6 Sitzplätze
Konferenzräume, Säli	–	1 PP / 10 Sitzplätze
Hotel	1 PP / 7 Zimmer	1 PP / 2 Zimmer
<b>Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen, Gewerbe und Industrie (1)</b>		
publikumsorientierte Betriebe (3)	1 PP / 80 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP / 100 m <sup>2</sup> mBGF
nicht publikumsorientierte Betriebe	1 PP / 80 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP / 300 m <sup>2</sup> mBGF
industrielle und gewerbliche Fabrikation	1 PP / 150 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP / 750 m <sup>2</sup> mBGF
Lagerflächen	1 PP / 300 m <sup>2</sup> mBGF	– (2)
<b>Spezialnutzungen</b>		
Einkaufszentren (gemäss BBV II ab 2000 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche bzw. ca. 3000 m <sup>2</sup> mGF) mit Mischnutzung: Grossverteiler (inkl. Lebensmittel), Hobby, Mode, Möbel, Restaurants usw.	1 PP / 250 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP / 60 m <sup>2</sup> mBGF
Unterhaltungsstätten, öffentliche Bauten, Sportanlagen und öffentlicher Verkehr	(4)	(4)

Für weitere spezielle Nutzungen (wie Schulen, Spitäler, Alterswohnen) wird der Grenzbedarf unter Beachtung der einschlägigen SN-Norm fallweise bestimmt.

- (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)

Tabelle zu Art. 3

Benutzer/innen Gebietszuteilung gemäss dem «Plan der Reduktions- gebiete»	Bewohner/innen		Beschäftigte		Besucher/innen und Kunden/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	–	50	60	60	85
Gebiet E	100	–	70	90	80	100

\* Kantonales Zentrumsgebiet Stadtmitte

\*\* Kantonales Zentrumsgebiet Oberwinterthur/Grüze

Tabelle zu Art. 4

<sup>3</sup> Bei Mehrfachnutzungen der Parkplätze kann der Grenzbedarf reduziert werden.

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

#### Art. 4 Massgeblicher Bedarf [Tabelle oben]

<sup>1</sup> Der massgebliche Bedarf wird in Prozenten des Grenzbedarfs gemäss oben stehender 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.

<sup>2</sup> Der Bauausschuss des Stadtrates (im Folgenden «Bauausschuss») kann im Einzelfall vom in Abs. 1 geregelten massgeblichen Bedarf abweichende Regelungen bewilligen, wenn überwiegende öffentliche Interessen dies erfordern. Eine solche Bewilligung setzt in der Regel ein Mobilitätskonzept gemäss Art. 7 voraus.

<sup>3</sup> 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-Gütekategorie als befristete Übergangslösung längstens bis zur Umsetzung der geplanten ÖV-Erschliessungsgüte bewilligt werden.

<sup>4</sup> In der Altstadt dürfen keine Parkplätze erstellt werden. Es sind keine Ersatzabgaben zu entrichten.

#### Art. 5 Parkplätze für Behindertenfahrzeuge

<sup>1</sup> Pro ganze und angefangene Einheit von 50 Parkplätzen ist je ein Parkplatz für die Benutzung durch Gehbehinderte auszugestalten.

<sup>2</sup> Bei Bauten und Anlagen mit höchstens 7 Parkplätzen kann im Einzelfall auf die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen von Gehbehinderten verzichtet werden.

<sup>3</sup> Lage und Ausgestaltung richten sich nach der einschlägigen Norm für behindertengerechtes Bauen.

#### Art. 6 Sonderregelungen

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

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

<sup>3</sup> 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 oder in naher Zukunft eingelöst werden. Die Parkplätze sind ausschliesslich dieser Nutzung vorbehalten. Fällt diese Nutzung weg, sind die dafür bewilligten Parkplätze wieder aufzuheben.

<sup>4</sup> Ein gesicherter Parkplatz für institutionelles Car-Sharing ersetzt vier erforderliche Pflichtparkplätze; die minimal erforderliche Parkplatzzahl vermindert sich entsprechend.

#### Art. 7 Mobilitätskonzepte

<sup>1</sup> Der Bauausschuss kann für Projekte mit mehr als 30 Parkplätzen (massgeblicher Bedarf) in Planungs- und Baubewilligungsverfahren Mobilitätskonzepte verlangen, wenn

- sich Überlastungen auf dem übergeordneten Strassennetz abzeichnen;
  - die minimal erforderliche Parkplatzzahl (autoarme Nutzungen, Schutzobjekte) unterschritten wird;
  - Bauten und Anlagen mehr als 100 Parkplätze / ha anrechenbare Grundstücksfläche aufweisen;
  - eine nutzungsbezogene Zuordnung von Parkplätzen aufgehoben wird oder
  - wenn Fahrtenmodelle zum Einsatz kommen.
- <sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Mobilitätskonzepte müssen mindestens folgende Aspekte behandeln:

- Ziel, Zweck und Zuständigkeit
- Zusammenspiel von Parkplatzangebot und erwarteter Parkplatznachfrage
- Ausstattung der Parkierungsanlagen
- Parkplatzbewirtschaftung
- Integration in übergeordnetes Parkleitsystem
- Monitoring
- Massnahmen/Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden

### Art. 8 Autoarme Nutzungen

<sup>1</sup> Für autoarme Nutzungen kann der Minimalparkplatzbedarf für Bewohnende sowie für Beschäftigte abweichend von den Vorgaben dieser Verordnung im Einzelfall festgelegt werden, sofern eine reduzierte Nachfrage besteht und bei Bedarf durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Ausgenommen davon sind Parkplätze für Behindertenfahrzeuge.

<sup>2</sup> Wenn die reduzierte Parkplatzzahl gemäss Abs. 1 wiederholt nicht ausreicht, kann der Grundeigentümer verpflichtet werden, die minimal erforderlichen Parkplätze auf dem Grundstück zu schaffen oder durch Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage oder durch Zumietung nachzuweisen, beides im Umkreis von maximal 300 m. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

### Art. 9 Regelung der Zahl Fahrten (Fahrtenmodell)

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

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

<sup>3</sup> Fahrtenmodelle müssen folgende Mindestinhalte aufweisen:

- Ziel, Zweck und Zuständigkeit
- Verkehrsgutachten
- maximal zulässige Fahrtenzahl im Zusammenspiel mit Parkplatzangebot
- Regelung der Übertragung von Fahrten

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

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

## B. Abstellplätze für Motorräder

### Art. 10 Bedarf

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

## C. Abstellplätze für leichte Zweiräder

### Art. 11 Bedarf [Tabelle unten]

<sup>1</sup> Für Bauten und Anlagen berechnet sich die minimal erforderliche Zahl der Abstellplätze für leichte Zweiräder (Veloabstellplatz = VP) nach folgenden Bedarfswerten: [siehe Tabelle unten]

<sup>2</sup> 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.

	Abstellplätze für Nutzungsweise	Bewohner/innen oder Beschäftigte	Besucher/innen, Kunden/innen, Schüler/innen
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	Wohnen	1 VP / 40 m <sup>2</sup> mBGF	–
	Verkaufsgeschäfte		
	Lebensmittel, tägl. Güter	1 VP / 200 m <sup>2</sup> mBGF	1 VP / 50 m <sup>2</sup> mBGF
	Nicht-Lebensmittel	1 VP / 200 m <sup>2</sup> mBGF	1 VP / 150 m <sup>2</sup> mBGF
	Gastbetriebe, Restaurants	1 VP / 5 Mitarbeitende	1 VP / 5 Sitzplätze
	Büro, DL, Verwaltungen, Gewerbe, Industrie	1 VP / 200 m <sup>2</sup> mBGF	1 VP / 250 m <sup>2</sup> mBGF
publikumsorientierte DL (1)			
nicht publikumsorientierte DL, Gewerbe	1 VP / 200 m <sup>2</sup> mBGF	1 VP / 500 m <sup>2</sup> mBGF	
industrielle und gewerbliche Fabrikation	1 VP / 400 m <sup>2</sup> mBGF	–	

Tabelle zu Art. 11

### III. Anordnung, Gestaltung und Sicherstellung

#### Art. 12 Personenwagen und Motorräder

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

<sup>2</sup> 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 an zweckmässiger Lage angeordnet werden.

#### 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 Bauobjekts zu erstellen.

#### Art. 15 Anschlüsse für Ladevorrichtungen von Elektrofahrzeugen

Gedeckte Parkieranlagen für Personenwagen und Zweiräder von mehr als 10 Parkplätzen sind mit baulichen Vorkehrungen für die Realisierung von individuell abrechenbaren Anschlüssen für Ladevorrichtungen von Elektrofahrzeugen zu versehen.

### IV. Ersatzabgabe und Ersatzabgabefonds

#### Art. 16 Pflicht und Höhe Ersatzabgabe

<sup>1</sup> Der Stadtrat erlässt Richtlinien für die Bemessung der Ersatzabgaben.

<sup>2</sup> 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

- die Ersatzabgaben
- allfällige Betriebsüberschüsse der mit Fondsmitteln erstellten Parkplätze
- allfällige Erträge des Fonds
- allfällige Abgaben aus Fahrtenmodellen
- allfällige Einlagen der Stadt.

#### Art. 19 Zuständigkeit

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

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Der Stadtrat berichtet in der Jahresrechnung über die Verwendung der Mittel des Ersatzabgabefonds.

### V. Parkraumplanung

#### Art. 20 Parkraumplanung

<sup>1</sup> 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.

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

#### Art. 21 Bewirtschaftung

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

<sup>2</sup> Für die Bewirtschaftungspflicht gilt eine Bagatellgrenze von 10 Parkplätzen pro Parkierungs-

anlage. Der Stadtrat kann gebietsweise höhere Bagatellgrenzen festlegen und in begründeten Fällen einzelne Nutzungen und Gebiete aus der Bewirtschaftungspflicht entlassen.

<sup>3</sup> Die Bagatellgrenze gemäss Abs. 2 gilt nicht für Parkplätze auf öffentlichem Grund.

<sup>4</sup> Der Stadtrat erarbeitet, abgestimmt auf den Parkraumplan, ein Parkraumbewirtschaftungskonzept für öffentlich zugängliche Parkieranlagen.

<sup>5</sup> Für das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen erlässt der Grosse Gemeinderat eine separate Verordnung.

### VI. Schlussbestimmungen

#### Art. 22 Anpassung Reduktionsgebiete bei erheblichen Veränderungen des ÖV-Angebots

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

#### Art. 23 Weitergeltung des bisherigen Rechts (Bestandesschutz)

Führen bauliche Änderungen an einer bestehenden Baute unter Anwendung dieser Verordnung zu einer neuen Berechnung der Anzahl Parkplätze, erklärt die Baubewilligungsbehörde auf Gesuch hin zugunsten des Gesuchstellers oder der Gesuchstellerin eine unter früher geltendem Recht rechtskräftig festgelegte Anzahl Parkplätze für weiterhin massgeblich.

#### Art. 24 Aufhebung bisherigen Rechts und Inkrafttreten

<sup>1</sup> Diese Verordnung ersetzt die Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze vom 27. Oktober 1986.

<sup>2</sup> Der Stadtrat setzt diese Verordnung nach Rechtskraft der Genehmigung durch die zuständige Direktion sofort in Kraft.

Winterthur, 13. April 2015

Im Namen des Grossen Gemeinderates  
Die Präsidentin: Barbara Günthard Fitze  
Der Ratsschreiber: Marc Bernhard

# Wann und wo abstimmen?

## Stimmabgabe an der Urne

	Samstag 17. Oktober	Sonntag 18. Oktober
<b>Hauptbahnhof</b> für Stimmende der ganzen Stadt	10.00–18.00	
<b>Winterthur-Stadt, Wahlkreis 1</b> Stadthaus Primarschulhäuser Neuwiesen und Tössfeld		10.00–12.00 10.30–11.30
<b>Oberwinterthur, Wahlkreis 2</b> Primarschulhaus Römerstrasse Kindergarten Gerzler Primarschulhaus Eulachpark Primarschulhäuser Talacker, Reutlingen und Stadel sowie Stimmlokal Ricketwil		10.00–12.00 10.00–11.30 10.30–12.00 10.30–11.30
<b>Seen, Wahlkreis 3</b> Kirchgemeindehaus Kanzleistrasse Primarschulhäuser Tägelmoos, Sennhof, Iberg und Eidberg sowie Stimmlokale Gotzenwil und Oberseen		10.00–12.00 10.30–11.30
<b>Töss, Wahlkreis 4</b> Kirchgemeindehaus Stationsstrasse Freizeitanlage Dätttau		10.00–12.00 10.30–11.30
<b>Veltheim, Wahlkreis 5</b> Stimmlokal Löwenstrasse Primarschulhaus Schachen		10.00–12.00 10.30–11.30
<b>Wülflingen, Wahlkreis 6</b> Stimmlokal an der Eulach Primarschulhaus Langwiesen und Stimmlokal Neuburg		10.00–12.00 10.30–11.30
<b>Mattenbach, Wahlkreis 7</b> Primarschulhaus Gutschick Primarschulhaus Schönergund		10.00–12.00 10.30–11.30

## Briefliche Stimmabgabe

Für die briefliche Stimmabgabe sind die Angaben auf dem Stimmrechtsausweis zu beachten. Das Kuvert ist rechtzeitig zu retournieren, damit es spätestens am Samstag vor dem Urnengang um 12.00 Uhr beim Stimmregister eintrifft.

## Vorzeitige Stimmabgabe

In der Woche vor dem Abstimmungs-sonntag können Stimmberechtigte ihre Stimmzettel bei der Einwohnerkontrolle, Pionierstrasse 7, wie folgt vorzeitig abgeben:

**Donnerstag** 8.00 bis 18.30 Uhr  
**Freitag** 8.00 bis 16.00 Uhr

(Stellvertretung erlaubt, beachten Sie dazu die Angaben auf dem Stimmrechtsausweis.)

## Auskünfte

Stimmberechtigte, deren Abstimmungsunterlagen unvollständig sind, können sich an Telefon 052 267 57 53 wenden (Stimmregister).

**Die Abstimmungsergebnisse werden am Sonntag, 18. Oktober 2015, im Internet veröffentlicht.**  
[www.stadt.winterthur.ch](http://www.stadt.winterthur.ch)

Stadt Winterthur

