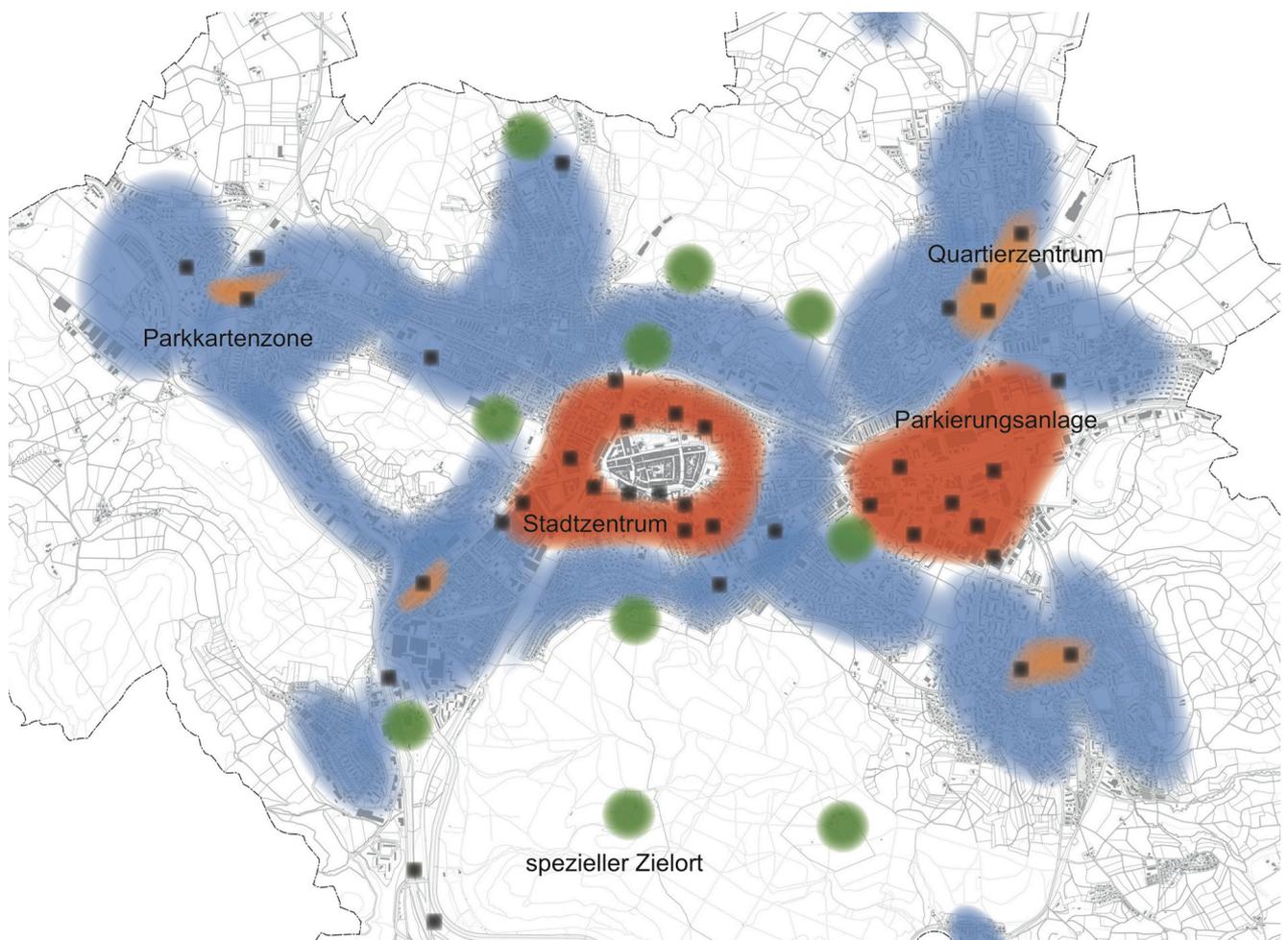


Parkraumplanung

Planungsbericht



Begleitgruppe

Albert Gubler, Amt für Städtebau, R+V
Dominik Ramp, Amt für Städtebau, R+V
Beat Kammermann, Stadtpolizei
Rolf Meier, Stadtpolizei

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, Bauingenieur, Raumplaner NDS HTL FSU, Planer REG A
Vanessa Studer, BSc Raumplanerin FSU

Planungsbüro Jud
Gladbachstrasse 33, 8006 Zürich
Tel 044 262 11 44, Fax 044 252 12 08
info@jud-ag.ch

Stefan Schneider, dipl. Geograph
Daniel Hirzel, MSc ETH Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Inhalt

1	Einführung	1
1.1	Parkraumplanung Definition und Begründung	1
1.2	Rahmenbedingungen	1
1.3	Verkehrsplanerische Ziele	3
1.4	Aufgabenstellung	3
1.5	Anforderungen an das Planungsergebnis	5
1.6	Vorgehen	6
2	Bestandesanalyse	7
2.1	Problembereiche	7
2.2	Parkraumbewirtschaftung Stadt Winterthur	7
2.3	Gesamtübersichtsplan Bestand	9
3	Variantenvergleich	10
3.1	Parkzonen	10
3.1.1	Variante I: Blaue Zone	10
3.1.2	Variante II: Weisse Zone	11
3.1.3	Vergleich Parkzonen	12
3.2	Parkkarten	13
3.2.1	Variante A: Dauerparkieren am Tag (ohne Nachtgebühr)	13
3.2.2	Variante B: Dauerparkieren mit separater Tages- und Nachtgebühr	15
3.2.3	Variante C: Dauerparkieren mit kombinierter Tages- und Nachtgebühr	15
3.2.4	Vergleich Parkkarten	16
3.3	Empfehlung Parkierungsregime	17
4	Parkraumkonzept	18
4.1	Grobkonzept	18
4.2	Gebietsabgrenzungen Parkkartenzone	19
4.3	Bewirtschaftungskonzept	19
4.3.1	maximale Parkierdauer und Gültigkeitsdauer des Parkierungsregimes	19
4.3.2	Gebühren	20
4.3.3	Stadtzentrum	24
4.3.4	Quartierzentrum	25
4.3.5	Wohnquartier (Parkkartenzone ohne Quartierzentrum)	26
4.3.6	spezieller Zielort 6h	27
4.3.7	Parkhaus und Parkplatz 24h	28
4.3.8	spezielle Regelung	29
6	Abschätzung Auswirkungen auf den Verkehr	31
7	Umsetzung	32
8	Verfahren	32
Anhang		
A	Parkraumplanung Bestandesplan	
B	Parkraumplanung Konzeptplan	
C	Preisüberwachung PUE, Parkkartengebühren, 2010	
D	Glossar	
E	Grundlagenverzeichnis	

1 Einführung

1.1 Parkraumplanung Definition und Begründung

Parkraumplanung

Die Planung und Bewirtschaftung des Parkraumes ist ein Schlüsselthema für die Verkehrserzeugung des motorisierten Individualverkehrs. Durch die Optimierung der Lage, Anzahl und Bewirtschaftung der öffentlichen und privaten Parkplätze kann dazu beigetragen werden, das MIV-Aufkommen zu reduzieren und lenken. Damit kann der Modalsplit wirksam beeinflusst werden.

Warum Parkraumplanung?

Die Begrenzung der Zunahme bei den MIV-Fahrten durch eine konsequente Parkraumpolitik und die gezielte Umlagerung auf andere Verkehrsträger (öV, LV) ist aus den folgenden Gründen erforderlich:

- Die Verbesserung der Reisegeschwindigkeit und der Zuverlässigkeit der öV-Kurse ebenso wie eine Erhöhung der Transportkapazität des öV, insbesondere während der Hauptverkehrszeiten, benötigen mehr Leistungskapazitäten auf dem Strassennetz.
- Um eine Verflüssigung des Verkehrs in der Stadt zu erhalten (Vermeidung von Staus).
- Mit einer Reduktion des MIV entstehen Spielräume für Verbesserungen für den LV (v.a. Querungen der MIV-Achsen) und für die Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen.
- Entlang der Hauptverkehrsachsen, aber auch an anderen Orten in Winterthur, werden die NO₂-Jahresmittelwerte zum Teil erheblich überschritten. Auch die PM₁₀-Jahresmittelwerte sind grossflächig über dem Grenzwert. Für diese Schadstoffbelastung ist zu rund 2/3 der Verkehr verantwortlich.

1.2 Rahmenbedingungen

Kanton Zürich Richtplan, Antrag des Regierungsrates, 2012

Der kantonale Richtplan legt fest, dass sich die Stadtlandschaft Winterthur auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs auszurichten hat. Dieser soll mehr als die Hälfte des Verkehrszuwachses übernehmen.

Städtisches Gesamtverkehrskonzept, 2010

Gemäss dem städtischen Gesamtverkehrskonzept ist der historische Parkplatzkompromiss bisher eine wichtige Grundlage für die Parkraumplanung im Stadtzentrum. Auch sind Bestrebungen im Gange für eine Erhöhung der Parkplatzgebühren auf öffentlichen Parkplätzen. Zudem soll eine Erweiterung des Parkleitsystems in Betracht gezogen werden. Rasche und restriktive Parkierungsmassnahmen braucht es insbesondere in den beiden kantonalen Zentrumsgebieten Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze. Des Weiteren sollen P+R-Standorte hauptsächlich ausserhalb der Stadt und in Ausnahmefällen am Stadtrand geprüft werden.

Agglomerationsprogramme Dachkonzept (2. Generation), 2012

Das Dachkonzept über alle Agglomerationsprogramme Zürich ist ein Grobkonzept, welches die Zusammenhänge zwischen den vier einzelnen untergeordneten Agglomerationsprogrammen (AP) aufzeigt und übergeordnete Ziele, Strategien und Massnahmen enthält. Das AP Winterthur und Umgebung ist eines der vier untergeordneten AP.

Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung (2. Generation), 2012

Das AP zweite Generation beinhaltet ein breit abgestimmtes Vorgehen in den Themenbereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft. Im Bereich Verkehr wurden

die Strategieinhalte "Weiterentwicklung Mobilitätsmanagement", "Einrichtung von Hochleistungskorridoren für den öffentlichen Verkehr und Gestaltung als Urban Boulevards", "Optimierung Angebot S-Bahn", "Abstimmung und Verbesserung Angebote Stadt- und Regionalbusse", "Beeinflussung des motorisierten Verkehrs", "Siedlungsorientierte Umgestaltung des Strassennetzes" und "Bewirtschaftung Parkraum" definiert. Ab 2015 ist vorgesehen, die daraus abgeleiteten Massnahmen umzusetzen.

Zur Strategie "Bewirtschaftung Parkraum" wird festgehalten, dass sich die Parkraumplanung zwingend an den im AP festgelegten Modalsplit-Zielen zu orientieren hat. Des Weiteren soll ein verbindliches Regelwerk zu Dimensionierung, Standort, Nutzung und Betrieb in den Gemeinden geschaffen werden. Dabei müssen vorhandene Mobilitätsalternativen (ÖV-Erschliessung) berücksichtigt werden. Besonders in den beiden urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze braucht es entsprechende Regelungen zur Parkierung.

Massnahmenplan Luftreinhaltung
2010 der Stadt Winterthur, 2011

Der Massnahmenplan Luftreinhaltung enthält u. a. Massnahmenblätter zur Erstellung eines Abstellplatzkatasters, Anpassung der Parkplatzgebühren im Stadtzentrum und Anpassung der kommunalen Parkierungsvorschriften.

kommunaler Richtplan Winterthur,
2013

Der kommunale Richtplan verlangt die Verbesserung des Modal Split bis 2025 zugunsten öV und LV um mindestens 8 Prozentpunkte.

Parkierungskonzept Winterthur,
2007

Im altstadtnahen Gebiet ist gemäss der Auswertung des Parkierungskonzepts ein zusätzlicher Parkplatzbedarf für die zwei Benutzergruppen Bewohner und Kunden/Besucher begründet. Inzwischen wurden zusätzliche Parkierungsanlagen erstellt und der Alltag zeigt, dass nun ein ausreichendes Angebot vorhanden ist.

Entwurf Verordnung über die
Fahrzeugabstellplätze, 2013

Der Entwurf der "Verordnung über Fahrzeugabstellplätze" besagt, dass eine Parkraumplanung zu erstellen ist. Ebenso muss der Stadtrat auf den Parkraumplan abgestimmt, ein Parkraumbewirtschaftungskonzept für öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen führen.¹

ÖV-Hochleistungskorridor
Planungsstudie, 2011

Die Planungsstudie zeigt auf, mit welchen Massnahmen die Zürcher- / Technikum-/ Stadthaus- / General-Guisan- / St.Gallerstrasse/Sulzerallee zu ÖV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards (stadtverträglich gestaltete Strassenräume) entwickelt werden können. Für die vorliegende Parkraumplanung sind diese Korridore, welche den öffentlichen Verkehr bevorzugen, zu beachten.

Positivplanung Stark
Verkehrserzeugende Nutzungen
(SVN), 2012

Insgesamt wurden in der Stadt Winterthur acht SVN-Eignungsgebiete von unterschiedlicher Grösse festgelegt. Darunter sind vier Gebiete (Steig, Auwiesen West, Auwiesen Ost, Rosenberg) für "an MIV-gebundene Märkte" und vier Gebiete (Sulzer Stadtmitte, Arch, Grüze Nord, Grüze Süd) für grosse "Einkaufs- und Freizeitnutzungen".

¹ Entwurf Verordnung über Fahrzeugabstellplätze, E-PPVO-W, Art. 20 und 21, im Nov. 2013 vom Stadtrat zuhanden Gemeinderat verabschiedet

1.3 Verkehrsplanerische Ziele

Mit der Parkraumplanung sollen folgende verkehrsplanerische Zielsetzungen erreicht werden:

Verfahrensziele

- unterschiedliche Interessen von Anwohner, Gewerbe, Handel und Industrie sollen berücksichtigt werden
- Unterstützung des Kantons bei der Planung und Umsetzung von kantonalen P+R-Konzepten ausserhalb des Stadtgebietes sowie am Stadtrand (keine Förderung von P+R-Anlagen innerhalb des Stadtgebiets)

Ziele

- der durch das Siedlungswachstum entstehende Mehrverkehr soll hauptsächlich durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr aufgenommen werden, damit die Modalsplit-Zielsetzung gemäss Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung eingehalten werden kann
- Reduktion des motorisierten Individualzielverkehrs in den urbanen Zentren (Altstadt, Sulzer Stadtmitte und Neuhegi-Grüze) und in den Quartieren
- bessere Verfügbarkeit der öffentlich zugänglichen Parkplätzen für Anwohner durch Einschränkung der Fremdparkierung
- Vermeidung eines Attraktivitätsverlustes in der Altstadt

Die Entlastung des städtischen Strassennetzes schafft die notwendigen Kapazitäten für das künftige, quantitative und qualitative Wachstum.

1.4 Aufgabenstellung

Die Parkraumplanung soll sich über das gesamte Siedlungsgebiet von Winterthur (ausgenommen sind Aussenwachen ohne S-Bahnstationen) erstrecken und ein konzeptionelles Planungsinstrument für die koordinierte Umsetzungsbasis verwandter Massnahmen bilden.

Die Massnahmen der Parkraumplanung sollen folgende Massnahmen erfüllen:

Anzahl

- Standort und Dimensionierung von Parkieranlagen soll in Abhängigkeit von öV- und LV-Mobilitätsangeboten und der Gebietsplanung erfolgen.
- Bei der Anordnung von neuen resp. zusätzlich öffentlichen zugänglichen Parkplätzen ist darauf zu achten, dass die innerstädtischen Strassen und insbesondere die öV-Hochleistungskorridore sowie die Urban Boulevards möglichst gering zusätzlich belastet werden.
- Im innerstädtischen Raum haben Parkhäuser Priorität, um den öffentlichen Strassenraum zu entlasten. Oberirdische Parkplätze können zugunsten des Langsamverkehrs und der Aufenthaltsqualität aufgehoben und in gedeckte Anlagen verschoben werden.
- In den Wohnquartieren soll die Verfügbarkeit der öffentlich zugänglichen Parkplätze für Anwohner durch Einschränkung der Fremdparkierung verbessert werden.

Bewirtschaftung

- Die Bewirtschaftung / Gebührenregelung der öffentlich zugänglichen Parkplätze soll das zeitweise starke Verkehrsaufkommen auf dem ganzen Stadtgebiet beeinflussen.

Um die angestrebten Modalsplit-Zielsetzungen erreichen zu können, ist insbesondere in den sich stark verändernden kantonalen Zentrumsgebieten (Stadtzentrum mit Sulzer Stadtmitte und Neuhegi-Grüze) ein rasches Handeln notwendig. Die städtischen Naherholungsgebiete (z.B. Bruderhaus, Eschenberg, Römerholz, Goldenberg oder Reitplatz Töss) sind ebenfalls in die Überlegungen zur gesamtsstädtischen Parkraumbewirtschaftung einzubeziehen.

Handlungsfelder

Es wird unterschieden zwischen öffentlichen und privaten Parkplätzen. Dabei gibt es auch private Parkplätze, welche öffentlich zugänglich sind. Für die Parkraumplanung muss beachtet werden, dass bei öffentlichen Parkplätzen bezüglich der Anzahl und Bewirtschaftung ein grösserer Handlungsspielraum besteht als bei privaten Parkplätzen, welche öffentlich zugänglich sind.



Abb. 1: Handlungsfelder Parkraumplanung

- Die grössten und direktesten Eingriffsmöglichkeiten hat die Stadt bei den öffentlichen Parkplätzen. Hier kann sie sowohl die Anzahl als auch die Bewirtschaftung direkt bestimmen.
- Bei privaten, öffentlich zugänglichen neuen Anlagen wird die Zahl der Parkplätze in ihrer Zahl durch die Parkplatzverordnung durch die Nutzungsart und das Nutzungsmass bestimmt. Nach den geltenden Vorschriften bestehen keine Möglichkeiten, die Eigentümer solcher Parkieranlagen zur Bewirtschaftung zu verpflichten. Der Entwurf für die neue PPVO sieht diese Bewirtschaftungspflicht jedoch vor², sowohl für neue als auch für bestehende Parkieranlagen.
- Bei den privaten Parkplätzen bestehen nur beschränkte Einflussmöglichkeiten. Die Zahl der Abstellplätze wird für Neubauten durch die Parkplatzverordnung bestimmt. Gemäss dem Entwurf der neuen PPVO kann bei Projekten mit einem Bedarf von über 30 Parkplätzen in bestimmten Fällen auch über ein Mobilitätskonzept Einfluss auf die Bewirtschaftung genommen werden. Dieser Bereich ist jedoch nicht Gegenstand der Parkraumplanung.

² Entwurf Verordnung über Fahrzeugabstellplätze, E-PPVO-W, Art. 21, im Nov. 2013 vom Stadtrat zuhänden Gemeinderat verabschiedet

Berücksichtigung laufender Planungen

Folgende zusammenhängende Planungen sind bereits in Arbeit oder künftig vorgesehen und beeinflussen die Parkraumplanung:

- **Revision Abstellplatzverordnung**
Der Entwurf der neuen Verordnung über Fahrzeugabstellplätze verankert die Pflicht zur Erstellung einer Parkraumplanung. Gleichzeitig schafft sie die Rechtsgrundlage zur Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze. Der Grosse Gemeinderat hat die revidierte Abstellplatzverordnung verabschiedet, gegen diesen Beschluss wurde das Referendum ergriffen. Die Volkabstimmung wird im Herbst 2015 stattfinden.
- **Erweiterungen Blaue Zone**
Die Gebiete mit der Signalisation der Blauen Zone wurden in Winterthur schrittweise erweitert.
- **Erweiterung Parkleitsystem**
Das bestehende Parkleitsystem soll auf alle öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen mit über 100 Parkplätzen erweitert werden.
- **Optimierung grösserer, öffentlich zugänglicher Parkierungsanlagen**
Die Verlegung bestehender Parkplätze (ohne Erhöhung der Gesamtzahl) in neue Parkierungsanlagen soll grundsätzlich in Verbindung mit Fahrtenmodellen und/oder mit Mobilitätskonzepten und mit Integration in das Parkleitsystem erfolgen.
- **Studie Stark Verkehrserzeugende Nutzungen (SVN)**
Der Stadtrat hat die Bestimmungen zu den Stark Verkehrserzeugenden Nutzungen und den entsprechenden Ergänzungsplan zuhanden des Grossen Gemeinderats im Sommer 2015 verabschiedet; diese werden mit Vorwirkung im Baubewilligungsverfahren bereits angewendet.

1.5 Anforderungen an das Planungsergebnis

Ergebnisinhalte

Die Parkraumplanung sollte folgende Ergebnisinhalt vorweisen:

- flexible Lösung, um auf gebietsspezifische Probleme reagieren zu können (z.B. Bewirtschaftungsmix)
- Abgrenzung der Gebiete mit schlichtem und gesteigertem Gemeingebrauch bei Strassenparkplätzen (abgestuft nach Parkdauer und Intensität der Nachfrage)
- Definition der Gebiete mit hauptsächlichem Parkierungsregime (Parkkarten, gebührenpflichtige Parkplätze, maximale Parkdauer), Priorisierung der Umsetzung nach Gebieten
- Gebührenregelung bei öffentlich zugänglichen Parkplätzen (Strassenparkplätze und Parkierungsanlagen), sinnvolle Abstimmung der Gebühren von Strassenparkplätzen und Parkierungsanlagen, Lage der öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen (Bei der Gebührenregelung muss das massgebende Kriterium die Beeinflussung der Verkehrsmenge bzw. der Verkehrsabwicklung sein.)
- Ausscheiden von Gebieten, in denen Strassenparkplätze in Parkierungsanlagen umgelagert werden sollen, Festlegen von möglichen Standorten für solche Parkierungsanlagen mit Gebührenregelung und vorgesehenem Realisierungszeitpunkt

1.6 Vorgehen

Die nachfolgende Abbildung zeigt das Vorgehen:

Vorgehensweise und Methodik

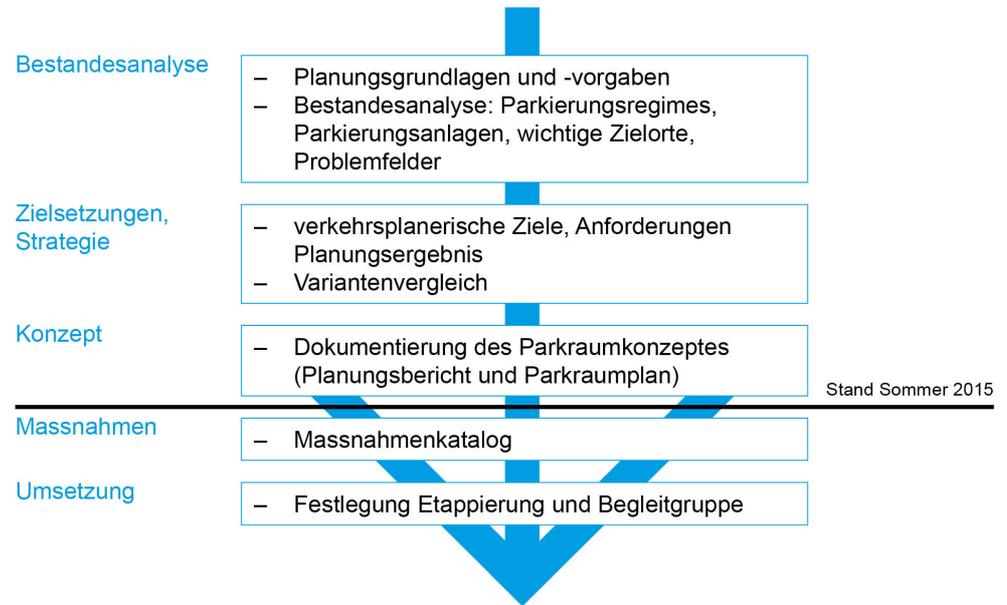


Abb. 2: Schema Vorgehensweise

2 Bestandesanalyse

2.1 Problembereiche

Fremdparkierung

Probleme entstehen hauptsächlich durch Fremdparkierer in Wohnquartieren im ausgeprägten Umkreis von Bahnhöfen und Arbeitsgebieten, Verwaltungsstellen und Schulen. Insbesondere sind Wohnquartiere im Einzugsbereich der Bahnhöfe Oberwinterthur, Reutlingen und Seen betroffen. Die Parkplätze auf öffentlichem Grund werden als P+R-Plätze oder als Gratis-Parkplätze für benachbarte Nutzungen zweckentfremdet.

Parkplatzangebot

Vereinzelt stimmt bei Sporteinrichtungen und bei Kultur- und Ausflugszielen das Parkplatzangebot nicht mit der Nachfrage überein. Besonders bei Sportveranstaltungen oder Grossanlässen werden die benachbarten Wohnquartiere durch Suchverkehr und Parkplatzmangel beeinträchtigt.

2.2 Parkraumbewirtschaftung Stadt Winterthur

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Übersicht der heutigen Parkraumbewirtschaftung der Stadt Winterthur (Stand 2013).

die vier Kategorien

Kategorie	max. Parkierdauer	Gültigkeitsdauer ³	Kontrollgebühr	Benutzungsgebühr	1 h	2 h	3 h	jede weitere h
1	30 min.	täglich durchgehend	1.-	keine	1.-	--	--	--
2	120 min.	Mo – Sa 07.00 – 20.00	1.-	1.-	1.-	3.-	--	--
3	120 min. / 180 min. / 24 h	Mo – Sa 07.00 – 20.00	1.-	-50	1.-	2.50	4.-	1.50
4	120 min. / 24 h	täglich 07.00 – 22.00	1.-	0.-	1.-	2.-	3.-	1.-

Gebührenregelung

Die Gebühr besteht in der ersten Stunde nur aus der Kontrollgebühr und ab der zweiten Stunde setzt er sich aus der Kontroll- und Benutzungsgebühr zusammen.

Parkkartenzonen

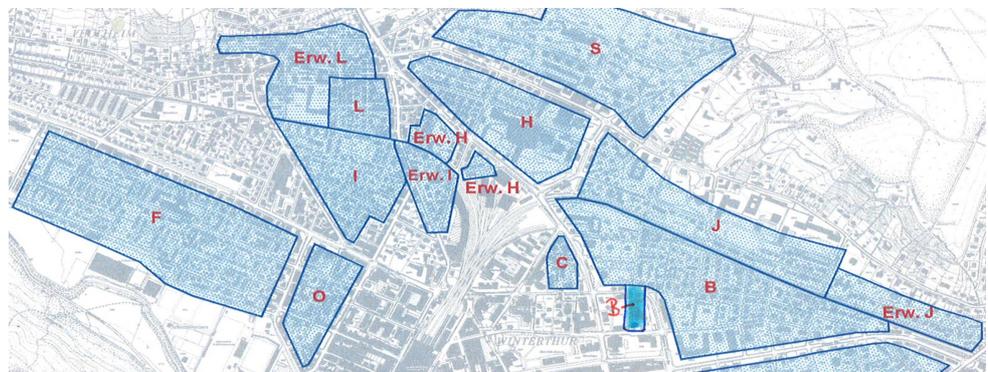


Abb. 3: Ausschnitt Parkkartenzonen

³ Die Gültigkeitsdauer des Parkierungsregimes bzw. "Öffnungszeit" einer Parkierungsanlage zeigt wann das jeweilige Parkierungsregime gilt.

Heute bestehen bereits zahlreiche Parkkartenzonen. Sie sind jedoch nicht flächendeckend angeordnet und dienen der lokalen Problemlösung:

Angebot	Preis
Anwohnerparkkarte	CHF 50.00 pro Jahr
befristete Anwohnerparkkarte	Preis proportional
Handwerker-Parkkarte	CHF 80.00 pro Jahr (bis zu fünf Autonummern für Mitarbeiter pro Parkkarte; berechtigt zur Parkierung nur in blauer Zone und bei Parkuhren mit über 60 min. Parkdauer)
Handwerker-Tagesparkkarte	CHF 5.00 pro Tag (blaue Zone), CHF 20.00 pro Tag und CHF 300.00 pro Jahr (Fahrverbot, Fussgängerzone), CHF 10.00 pro Tag (Parkuhren)
Besuchertagesparkkarte	CHF 5.00 pro Tag

Aktuell wurden rund 4'800 Parkkarten verkauft. Davon sind 2'756 Anwohnerparkkarten (Stand 20.01.14) zum Preis von CHF 50.00 pro Jahr und rund 2'044 Parkkarten mit folgenden Spezialpreisen ausgestellt:

- Spitex: gratis
- Ärzte: Blaue Zone und nächtliches Dauerparkieren auf öffentlichem Grund CHF 360.00 pro Jahr; mit Parkbewilligung beim Altstadtschulhaus CHF 720.00 pro Jahr
- Handwerker: Tagesparkkarte von Montag bis Freitag CHF 80.00 pro Jahr

Gemäss der nachstehenden Tabelle generieren die Anwohnerparkkarten Einnahmen von rund CHF 320'000 pro Jahr.

Kartenart	Anzahl	Kosten pro Karte	Einnahmen
Anwohnerparkkarten	2'756	CHF 50.00	CHF 137'800.00
Spitex	50 *	CHF 00.00	CHF 00.00
Ärzte	25 *	CHF 360.00	CHF 9'000.00
Ärzte Altstadt	25 *	CHF 720.00	CHF 18'000.00
Handwerker	1'900 *	CHF 80.00	CHF 152'000.00
TOTAL			CHF 316'800.00

* Annahmen

Als Vergleich – in der Stadt Winterthur sind rund 45'000 Personenwagen eingelöst (Stand 2014). Davon sind 11'000 Personenwagen in bestehenden Parkkartenzonen beheimatet, der Rest (34'000) ausserhalb davon. Aufgrund der Möglichkeit zur Parkierung auf privatem Grund sind "nur" 2'756 Anwohnerparkkarten ausgestellt.

nächtliches Dauerparkieren

Um ein Motorfahrzeug 24 Stunden auf dem öffentlichen Grund parken zu können, muss eine nächtliche Dauerparkierungs- und Parkkartengebühr entrichtet werden. Diese beiden Gebühren müssen separat eingeholt werden, es wird keine Kombination angeboten. Eine Karte für das nächtliche Dauerparkieren kostet CHF 55.00

3 Variantenvergleich

3.1 Parkzonen

3.1.1 Variante I: Blaue Zone

Blaue Zone

Der erste Vorschlag enthält das europaweit definierte Grundsystem "Blaue Zone". In der Blauen Zone können leichte Motorwagen nur für eine bestimmte Zeit gemäss der im Fahrzeug anzubringender Parkscheibe abgestellt werden. Mit der Parkscheibe kann bis zu maximal 89 Minuten gratis parkiert werden (über die Mittagszeit bis zu 179 Minuten). Die Gültigkeitsdauer des Parkierungsregimes ist von Montag bis Samstag 8.00 bis 19.00 Uhr. Zwischen 19.00 und 7.59 Uhr muss die Parkscheibe nicht angebracht werden, sofern das Fahrzeug vor 8.00 Uhr wieder dem Verkehr eingefügt wird. An Sonn- und Feiertagen gilt eine zeitliche Parkbeschränkung nur, wenn eine Zusatztafel dies signalisiert.⁵ Die Realisierungskosten⁶ für die Blaue Zone betragen rund CHF 978'000.00.

Anwohnerbevorzugung

Anwohner können eine Parkkarte erwerben um zeitlich unbeschränkt in der Blauen Zone zu parkieren. Diese Regelung ist weit verbreitet, so haben beispielsweise die Städte Zürich, St. Gallen und Luzern die Blaue Zone mit Anwohnerbevorzugung.

Referenzbeispiele

Zürich

In Zürich besteht ausserhalb der Zentren verbreitet das Parkierungsregime Blaue Zone mit Anwohnerbevorzugung.

St. Gallen

Es besteht die Blaue Zone und die Erweiterte Blaue Zone (EBZ) mit Anwohnerbevorzugung und Pendlerbewilligung in bestimmten Gebieten. Der Unterschied liegt bei einem Zusatz bei der EBZ. Dort besteht eine Sonderregelung am Samstag. Die Betriebszeit in der Blauen Zone ist wie gewohnt von Montag bis Samstag, in der EBZ von Montag bis Freitag, 8.00 bis 19.00 Uhr.

Luzern

Grundsätzlich gilt das Parkierungsregime Blaue Zone, in der Innenstadt mit Anwohnerbevorzugung, in peripheren Gebieten gibt es zusätzlich auch Pendlerbewilligungen. Die Gültigkeitsdauer des Parkierungsregimes richtet sich gemäss den vor Ort aufgestellten Signalen.

Frauenfeld

In Frauenfeld gilt im zentrumnahen Gebiet die Blaue Zone ohne Anwohnerbevorzugung. Jedoch kostet das nächtliche Dauerparkieren auf dem gesamten öffentlichen Grund CHF 30.00 pro Monat.

Schaffhausen

In einzelnen Quartieren besteht die Blaue Zone mit Anwohnerbevorzugung. Teilweise gibt es auch nicht bewirtschaftete Parkplätze. Das nächtliche Dauerparkieren beträgt CHF 35.00 pro Monat.

⁵ In zentrumsnahen Gebieten von Winterthur bestehen heute Parkkartenzonen (vgl. Kapitel 2.2 und Anhang A Parkraumplanung Bestandesplan).

⁶ Bei den Realisierungskosten sind die Planung/Projektierung, Administration/Systemänderung, Öffentlichkeitsarbeit, Markierung/Demarkierung der Parkfelder, Signalisation sowie die Markierung/Demarkierung der Parkkartenlinien berücksichtigt (Quelle: Stadt Winterthur, Amt für Städtebau, R+V).

3.1.2 Variante II: Weisse Zone

Weisse Zone
(Parkieren mit Parkscheibe)

Als Variante II wird ein Grundsystem mit der "Weissen Zone (Parkieren mit Parkscheibe)" geprüft. Dieses Parkierungsregime zeichnet sich im Vergleich zur Blauen Zone durch eine grössere zeitliche Flexibilität aus. Es bestehen Möglichkeiten zur Festlegung einer anderen Betriebszeit und maximalen Parkierdauer. Das System mit den Weissen Zonen besteht beispielsweise in Quartieren der Stadt Liestal und im Zentrum der Gemeinde Wald ZH.⁷

Die Realisierungskosten⁸ für die Weisse Zone betragen rund CHF 1'210'000.00.

Anwohnerbevorzugung

Auch dieses System kann mit einer Anwohnerbevorzugung kombiniert werden.

Referenzbeispiele

Liestal

In der Stadt Liestal BL gilt bei Wohngebieten das Parkierungsregime Weisse Zone. Die Gültigkeitsdauer des Parkierungsregimes ist von Montag bis Freitag, 07.00 Uhr – 19.00 Uhr und die maximale Parkierdauer beträgt 3 Stunden.

Wald ZH

Ungefähr vor zehn Jahren, wurde an der Bahnhofstrasse eine Weisse Zone realisiert. Dort gilt eine maximale Parkierdauer von 2 Stunden.

Illnau-Effretikon

In den Zentren der Ortsteile Effretikon und Illnau sind weisse Parkfelder vorhanden, welche mit Parkuhren bewirtschaftet sind. Im zentrumsnahen Gebiet besteht die Weisse Zone mit Anwohnerbevorzugung. Die Gültigkeitsdauer des Parkierungsregimes ist von Montag bis Freitag, 07.00 Uhr – 19.00 Uhr und die maximale Parkierdauer beträgt 4 Stunden.

Thun

Die Parkplätze der Stadt Thun sind flächendeckend bewirtschaftet. Einerseits besteht eine monetäre Bewirtschaftung und andererseits gilt die Weisse Zone mit Anwohnerbevorzugung mit einer Parkdauer von 4 Stunden.

⁷ In einzelnen kleinräumigen Gebieten besteht in Winterthur heute die Weisse Zone (vgl. Kapitel 2.2 und Anhang A Parkraumplanung Bestandesplan).

⁸ Bei den Realisierungskosten sind die Planung/Projektierung, Administration/Systemänderung, Öffentlichkeitsarbeit, Markierung/Demarkierung der Parkfelder, Signalisation sowie die Markierung/Demarkierung der Parkkartenlinien berücksichtigt (Quelle: Stadt Winterthur, Amt für Städtebau, R+V).

3.1.3 Vergleich Parkzonen

Gemeinsamkeiten	Beide Systeme verhindern die Fremd- und Langzeitparkierung und können mit Parkuhren durchsetzt sowie mit der Anwohnerbevorzugung und Nachtparkgebühr kombiniert werden. Beide können quartierweise oder auch einheitlich über die ganze Stadt eingeführt werden.
Vorteile Variante I	<p>Vorteile Blaue Zone:</p> <ul style="list-style-type: none"> – weit verbreitetes, sehr vertrautes System – grosse Akzeptanz bei der Bevölkerung da bekannt und bereits heute in Betrieb – bei der geringeren Parkierdauer wird die Fremdparkierung konsequenter ausgeschlossen – bessere Verfügbarkeit von Parkplätzen – kleinere Realisierungskosten⁹ (Die Differenz der beiden Varianten beträgt rund CHF 232'000.00.) – erfahrungsgemäss weniger Rechtsfälle bei Bussen (da bekannteres System)
Vorteile Variante II	<p>Vorteile Weisse Zone:</p> <ul style="list-style-type: none"> – freie Wahl bei der Festlegung der Betriebszeit und der maximalen Parkierdauer (z.B. Stadt Liestal max. 3 Stunden Parkierdauer) – von einer längeren Parkierdauer profitieren Besucher, Kunden und das Gewerbe
Ziel	Ziel ist die Wahl eines homogenen, leicht verständlichen und wirtschaftlichen Systems, das die Fremdparkierung wirksam verhindert.

⁹ Bei den Realisierungskosten sind die Planung/Projektierung, Administration/Systemänderung, Öffentlichkeitsarbeit, Markierung/Demarkierung der Parkfelder, Signalisation sowie die Markierung/Demarkierung der Parkkartenlinien berücksichtigt (Quelle: Stadt Winterthur, Amt für Städtebau, R+V).

3.2 Parkkarten

Allgemeines

Zur Parkkartengebühr werden drei Varianten untersucht. Die Variante A beinhaltet die Entrichtung einer Gebühr nur für Anwohnerparkkarten, während die Variante B zusätzlich eine Gebühr für das nächtliche Dauerparkieren verlangt. Die Variante C ist eine Kombination der Varianten A und B. Diese Parkkarten-Varianten eignen sich für beide Parkzonen-Varianten I und II.

3.2.1 Variante A: Dauerparkieren am Tag (ohne Nachtgebühr)

Anwohnerparkkarte

Es wird eine Gebühr für eine Anwohnerparkkarte erhoben. In der Nacht ist das Parkieren gratis. Die zulässige Gültigkeitsdauer des Parkierungsregimes und Parkierdauer ist abhängig von der gewählten Parkzonen-Variante.

Referenzbeispiele

In den folgenden Städten ist das nächtliche Dauerparkieren gratis. Die Gebühren für eine Anwohnerparkkarte liegen zwischen CHF 300 und CHF 600 pro Jahr.

Zürich

- Anwohnerparkkarte CHF 300.00 pro Jahr
- Gewerbeparkkarte CHF 480.00 pro Jahr (für maximal 6 Kontrollschild-Nummern pro Betrieb)
- Gewerbeparkkarte CHF 360.00 pro Jahr (für maximal 1 Kontrollschild-Nummer)
- Tagesbewilligung für Besucher CHF 15.00

St. Gallen

- Anwohnerparkkarte CHF 360.00 pro Jahr
- Handwerker-Parkkarte CHF 400.00 pro Jahr
- Pendlerparkkarte CHF 128.00 pro Monat
- Tagesbewilligung für Besucher CHF 8.00

Luzern¹⁰

- Anwohnerparkkarte CHF 600.00 pro Jahr
- Handwerker-Parkkarte CHF 50.00 pro Monat
- Pendlerparkkarte CHF 50.00 pro Monat
- Tagesbewilligung Zonen A-U CHF 20.00 für 24 Stunden
- Tagesbewilligung Zone Z (Aussenquartiere) CHF 5.00 für 24 Stunden

Thun

- Anwohnerparkkarte CHF 220.00 pro Jahr
- Parkkarte Geschäftsbetriebe CHF 220.00 pro Jahr

¹⁰ In der Stadt Luzern sind Bestrebungen im Gange zur Festlegung einer differenzierten Gebühr für ortsansässige und auswärtige Gewerbebetriebe.

<i>Gemeinde</i>	<i>Anwohnerparkkarte Franken pro Jahr</i>
Aarau	360.-
Aegeri	400.-
Biel	240.-
Bern ¹	240.-
Brunnen	600.-
Freiburg	396.-
Genf	180.-
Köniz	240.-
Lausanne	420.-
Luzern	600.-
Muri-Gümligen	200.-
Ostermundigen	300.-
St. Gallen	336.-
Thun	220.-
Zug	300.-
Zürich	240.-

Abb. 5: weiterer Vergleich von Anwohnerparkkarten, 2007 (Quelle: Forschungsauftrag VSS 2000/456)

geschätzter Ertrag
Anwohnerparkkarte

Der Referenzvergleich zeigt, dass eine Jahres-Anwohnerparkkarten-Gebühr von CHF 530.00¹¹ und CHF 50.00 pro Monat (Winterthur bisher CHF 50.00 pro Jahr) und eine Jahres-Handwerkerparkkarten-Gebühr von CHF 600.00 und CHF 55.00 pro Monat (Winterthur bisher CHF 80.00 pro Jahr) zeitgemäss ist. Bei der Ausstellung von 4'500 Anwohnerparkkarten sowie 2'500 Handwerkerparkkarten¹², ergibt dies ein geschätzter Ertrag von rund CHF 3.9 Millionen pro Jahr.

¹¹ bei Jahreskarte fast 6 Wochen gratis

¹² Heute bestehen rund 4'800 Anwohnerparkkarten (inkl. Handwerkerparkkarten) und rund 4'500 Karten für das nächtliche Dauerparkieren. Insgesamt werden Parkkartenzonen nahezu flächendeckend vorhanden sein, daher werden die Anwohnerparkkarten/Handwerkerparkkarten neu auf rund 7'000 geschätzt (Quelle Schätzung: PLANAR). Gewisse unvorhersehbare Effekte beeinflussen diese Schätzung, so kann z.B. eine verteuerte Anwohnerparkkarte zu einer Nutzung des Garagenabstellplatzes bewegen.

3.2.2 Variante B: Dauerparkieren mit separater Tages- und Nachtgebühr

Anwohnerparkkarte und
nächtliches Dauerparkieren

Die Variante B entspricht grundsätzlich dem heutigen System. Der einzige Unterschied besteht in der Gebührenhöhe und in der vorgesehenen nahezu flächendeckenden Einführung einer Parkzone. Die Gültigkeitsdauer des Parkierungsregimes und zulässige Parkierdauer am Tag und die Gültigkeitsdauer des Parkierungsregimes in der Nacht sind abhängig von der gewählten Parkzonen-Variante. In der Nacht gilt die "Verordnung betreffend das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund", bei welcher demnach die Gebühren angepasst werden müssen.

geschätzter Ertrag Anwohner-
parkkarte und nächtliches
Dauerparkieren

Die Gebührenerhöhung wird, analog der Variante A erfolgen, einfach auf zwei Gebührenanteile (Anwohnerparkkarte und nächtliches Dauerparkieren) aufgeteilt. Demnach kostet eine Jahres-Anwohnerparkkarte CHF 130.00 und CHF 15.00 pro Monat (bisher CHF 50.00 pro Jahr), eine Jahres-Handwerkerparkkarte CHF 200.00 und CHF 20.00 pro Monat (bisher CHF 80.00 pro Jahr) und die separate Gebühr für das nächtliche Dauerparkieren kostet CHF 400.00 pro Jahr und CHF 40.00 pro Monat (seit 1. Mai 2015 erhöht auf CHF 660.00 pro Jahr und CHF 55.00 pro Monat). Bei der Ausstellung von 4'500 Anwohnerparkkarten sowie 2'500 Handwerkerparkkarten sowie jeweils einer Karte für das nächtliche Dauerparkieren (Annahme: nur 1'000 Handwerker-/Gewerbebetriebe kaufen auch eine Karte für das nächtliche Dauerparkieren), entsteht ein geschätzter Ertrag von rund CHF 3.3 Millionen pro Jahr.

Berechnungsnachweis

Eine Anwohnerparkkarte und eine Karte für das nächtliche Dauerparkieren kostet somit CHF 530.00 pro Jahr und CHF 50.00 pro Monat, wie dies auch bei der Variante A vorgesehen ist. Die Gebührevorschläge sind jeweils so angelegt, dass bei einem Kauf einer Jahreskarte ein bis zwei Monate gratis sind (Anreiz für Jahreskarte, da administrativ kleinerer Aufwand).

Referenzbeispiele

Illnau-Effretikon

- Parkkarte Anwohner, Gewerbe, Handwerker CHF 20.00 pro Monat
- Parkkarte für Besucher, auswärtige Handwerker CHF 20.00 für 10 Einträge
- nächtliches Dauerparkieren CHF 40.00 pro Monat

Schaffhausen

- Parkkarte Anwohner CHF 35.00 pro Monat (jeder Parkkartenbesitzer bekommt zusätzlich zwei Parkkarten für Besucher/Handwerker)
- nächtliches Dauerparkieren CHF 35.00 pro Monat

3.2.3 Variante C: Dauerparkieren mit kombinierter Tages- und Nachtgebühr

Parkkarte für Dauerparkierung
Tag und Nacht

Es wird eine Gebühr für eine Parkkarte erhoben, welche für das Dauerparkieren am Tag und in der Nacht berechtigt. Das nächtliche Dauerparkieren kostet gleich viel wie das Dauerparkieren am Tag. Das Kurzzeitparkieren richtet sich nach der zulässigen Gültigkeitsdauer des Parkierungsregimes und der gewählten Parkzonen-Variante.

geschätzter Ertrag Parkkarte für
Dauerparkierung Tag und Nacht

Die Gebühren werden gleich hoch angesetzt wie bei der Variante A (CHF 530.00 und CHF 50.00 pro Monat für Anwohner und CHF 600.00 und CHF 55.00 pro Monat für Handwerker-/Gewerbebetriebe). Beim Ertrag kann davon ausgegangen

werden, dass dieser etwas höher liegt als bei der Variante A, da alle Dauerparkierer eine Karte lösen müssen. Bei zusätzlichen 500 bis 1'000 Anwohnerparkkarten als bei der Variante A, ergibt dies einen geschätzten Mehrertrag von CHF 265'000.00 bis CHF 530'000.00 pro Jahr.

3.2.4 Vergleich Parkkarten

Vorteile Variante A	<p>Vorteile Dauerparkieren am Tag (ohne Nachtgebühr):</p> <ul style="list-style-type: none"> – weit verbreitetes, sehr vertrautes System – kundenfreundliches System (Einlösung von nur einer Gebührenkarte) – geringerer administrativer Aufwand – geringerer Aufwand der Kontrollen, wegfallende Arbeitszeit in der Nacht und damit geringere Kosten¹³ – Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag stimmt¹⁴
Vorteile Variante B	<p>Vorteil Dauerparkieren mit separater Tages- und Nachtgebühr:</p> <ul style="list-style-type: none"> – keine Umstellungskosten für Ausgabe Parkkarten, entspricht dem heutigen System
Vorteile Variante C	<p>Vorteile Dauerparkieren mit kombinierter Tages- und Nachtgebühr:</p> <ul style="list-style-type: none"> – kundenfreundliches System (Einlösung von nur einer Gebührenkarte) – geringerer administrativer Aufwand – höchster geschätzter Ertrag – Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag stimmt¹⁴
Ziel	<p>In erster Linie ist das Ziel ein wirtschaftliches und in zweiter Priorität ein bekanntes Parkkarten-System zu wählen.</p>

¹³ Es wurde der Aufwand der Kontrollen für das nächtliche sowie für die Parkkartenzonen verglichen. Beim nächtlichen Dauerparkieren beliefen sich die Kosten im Jahr 2013 auf rund CHF 420'000. Die Aufwandsschätzung für die Kontrollen der rund 2'600 Parkplätze in den Parkkartenzonen ist nur sehr grob möglich, da ein privates Unternehmen und Mitarbeitende der Stadt Winterthur beteiligt sind. Die Kosten beliefen sich im Jahr 2013 auf rund CHF 280'000.

¹⁴ Im Gegensatz zur Variante B, dort werden umfangreiche Arbeiten (fast flächendeckende Erweiterung der Blauen Zone) durchgeführt, welche mit der Anwohnerparkkarte ein sehr geringer Ertrag generiert (Hauptertragsquelle ist das nächtliche Dauerparkieren).

3.3 Empfehlung Parkierungsregime

Abwägung
Kombination Varianten I und A

Aufgrund von Gesprächen im Projektteam und mit Kontrollinstanzen sowie der Bewertungen der Varianten wird die Blaue Zone (Variante I, Kapitel 3.1.1) in Kombination der Anwohnerparkkarte (Variante A, Kapitel 3.2.1) empfohlen. Die Blaue Zone ist europaweit bekannt und schliesst die Fremdparkierung durch die geringere Parkierdauer konsequenter aus. Die Anwohnerparkkarte ist ebenfalls weit verbreitet und es sind keine nächtlichen Kontrollen mehr nötig, welche sich bisher als sehr aufwändig erwiesen.

Es werden folgende neue Kartenarten und Preise aufgrund der Referenzbeispiele vorgeschlagen¹⁵:

- Anwohnerparkkarte¹⁶ CHF 50.00 pro Monat, CHF 530.00 pro Jahr
- Tagesbewilligung für Besucher CHF 8.00 (nicht für Pendler; der Anwohner muss diese Karte einlösen)
- Handwerker-Parkkarte CHF 15.00 pro Tag (ausserhalb Stadtzentrum)
- Handwerker-Parkkarte CHF 20.00 pro Tag (ganze Stadt, inkl. Stadtzentrum)
- Handwerker-Parkkarte CHF 25.00 pro Tag (Parkuhren)
- Handwerker-Parkkarte CHF 400.00 pro Jahr (Ansässige)
- Handwerker-Parkkarte CHF 600.00 pro Jahr (Auswärtige)

¹⁵ vgl. auch Anhang C Preisüberwachung PUE, Parkkartengebühren, 2010

¹⁶ Es besteht nur ein Anrecht auf eine Parkkarte, sofern keine Parkplatzmöglichkeit auf privatem Grund besteht. Autoarme Nutzungen haben kein Anrecht auf eine Parkkarte.

4 Parkraumkonzept

4.1 Grobkonzept

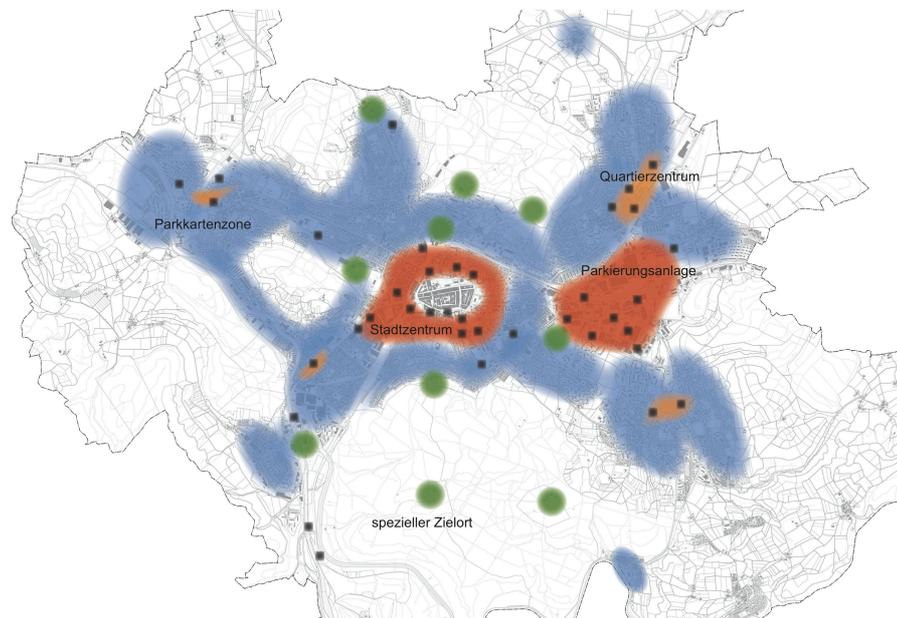


Abb. 6: Grob-Parkraumkonzept

Stadtgebieteinteilung

Die Parkraumplanung umfasst das Stadtgebiet Winterthur ohne die Quartiere Altstadt, Eidberg, Gotzenwil, Iberg, Neuburg (Teilgebiete), Ricketwil, Rossberg und Stadel. Das Stadtgebiet ohne die erwähnten Ortsteile wird in die drei Kategorien Stadtzentrum, Quartierzentrum und Wohnquartier eingeteilt. Zusätzlich werden spezielle Zielorte und Parkierungsanlagen bezeichnet.

Die nachstehende Tabelle bezeichnet die Hauptziele und -parkierungsregimes dieser Kategorien:

Übersicht Kategorien

Kategorie	Hauptziele	Hauptparkierungsregimes
Stadtzentrum	kostenpflichtige Parkplätze im Stadtzentrum	ausschliesslich monetäre Bewirtschaftung
Quartierzentrum	alle Parkplätze im Quartierzentrum sind bewirtschaftet	Bewirtschaftungs-Mix: monetäre Bewirtschaftung und Parkscheibenzone
Wohnquartier	gute Verfügbarkeit von Parkplätzen für Anwohner und Besucher	Parkscheibenzone und in speziellen Fällen monetäre Bewirtschaftung
spezieller Zielort	Verfügbarkeit der Parkplätze verbessern, Entgegenwirkung von Langzeitparkierung	in der Regel monetäre Bewirtschaftung
Parkierungsanlage	Bewirtschaftungspflicht	monetäre Bewirtschaftung*

* Öffentliche und (private) öffentlich zugängliche Parkplätze sind gemäss Art. 21 E-PPVO-W zu bewirtschaften.

4.2 Gebietsabgrenzungen Parkkartenzone

Die einzelnen Gebietsabgrenzungen für die Parkkartenzonen werden zwiebelschalenförmig um die Stadtzentren gelegt, um gebietsinterne Fahrten möglichst zu vermeiden. Um ein einfaches und benutzerfreundliches System zu erreichen, werden eher grössere Gebiete ausgeschieden. Um die Problembereiche im ausgeprägten Umkreis der S-Bahnstationen zu beheben, werden neu auch dort Parkkartenzonen bezeichnet. In den Stadtzentren gibt es bewusst keine Parkkartenzonen, um den Zielverkehr zu minimieren. Die Detailabgrenzungen wurden durch die Stadtpolizei verifiziert (Anhang B). Gemäss Bestand 2014 wären neu rund 44'000 Personenwagen im Gebiet von Parkkartenzonen eingelöst (bisher 11'000). Die gut 1'000 ausserhalb von den neu geplanten Parkkartenzonen eingelösten Personenwagen werden praktisch nicht im Strassenraum parkiert, da in den entsprechenden Gebieten (v.a. Iberg, Gotzenwil, Stadel, Eidberg, Neuburg) auf Privatgrund ausreichend Parkraum zur Verfügung steht.

4.3 Bewirtschaftungskonzept

Nachstehend wird die maximale Parkierdauer und die Gültigkeitsdauer des Parkierungsregimes sowie die Gebühren der jeweiligen Kategorien behandelt. Weitere Merkmale der jeweiligen Kategorien werden ab dem Kapitel 4.3.3 dargelegt.

4.3.1 maximale Parkierdauer und Gültigkeitsdauer des Parkierungsregimes

Die maximale Parkierdauer sowie die Gültigkeitsdauer des Parkierungsregimes wurden pro Bewirtschaftungskategorie neu definiert. Ziel der Ausdehnung der Gültigkeitsdauer ist hauptsächlich den Verkehr zu lenken sowie die Verfügbarkeit von Parkplätzen zu verbessern und nicht finanzielle Vorteile zu schaffen. Der Ertrag wird am Morgen gering und am Abend eher grösser sein.

Kategorie	max. Parkierdauer	Gültigkeitsdauer ¹⁷	Begründung der Gültigkeitsdauer
1 Stadtzentrum	120 min.	Mo – Sa 06:00 – 21:00	– am Sonntag ist keine Bewirtschaftung notwendig – die Gültigkeitsdauer startet bereits um 06:00 Uhr, damit die Morgenspitzenstunde abnimmt
2 Parkkartenzone	180 min.	Mo – Sa 06:00 – 21:00	– die Gültigkeitsdauer dauert bis um 21:00 Uhr, weil die Öffnungszeiten der Geschäfte laufend ausgedehnt werden
3 Parkierungsanlage spezieller Zielort 6h	6 h	Mo – So 06:00 – 21:00	– am Sonntag ist eine Bewirtschaftung notwendig, da ein hoher Besucherandrang bei den speziellen Zielorten besteht – die Gültigkeitsdauer ist maximal ausgedehnt, damit auch Früh- sowie Spätausflügler Parkgebühren bezahlen müssen
4 Parkierungsanlage 24h	24 h	Mo – So 00:00 – 24:00	– die übrigen Parkierungsanlagen sind ganztägig von Montag bis Sonntag zu bewirtschaften

¹⁷ Die Gültigkeitsdauer des Parkierungsregimes bzw. "Öffnungszeit" einer Parkierungsanlage zeigt wann das jeweilige Parkierungsregime gilt.

4.3.2 Gebühren

Bei ausgewählten Zielorten (wie Bahnhof, Post) werden auch Kurzzeit-Parkplätze (mit einer Parkierdauer von 15 Min oder 30 Min) angeboten; deren Gesamtgebühr beträgt in Zukunft generell CHF 1.00.

Es wird zwischen nachfolgenden drei Gebührenvarianten abgewogen. Die Gebühren sind linear. Da die Parkuhren 5 Rappenstücke nicht verarbeiten können, werden die entsprechenden Gebühren gerundet.

Variante d

Kategorie	½ h	1 h	1 ½ h	2 h	2 ½ h	3 h	jede weitere halbe Stunde
1 Stadtzentrum	1.-	2.-	3.-	4.-	--	--	--
2 Parkkartenzone	-80	1.50	2.30	3.-	3.80	4.50	--
3 Parkierungsanlage spezieller Zielort 6h	-80	1.50	2.30	3.-	3.80	4.50	-75
4 Parkierungsanlage 24h ¹⁸	<ul style="list-style-type: none"> – im Minimum die Gebühren der entsprechenden Kategorie des Standortes – längere Aufenthaltszeiten reduzieren (mind. 2.- pro h in Kategorie 1 und 1.50 pro h in den Kategorien 2 und 3); nachts zwischen 00.00 – 06.00 Uhr mind. 1.- pro h 						

Variante e

Kategorie	½ h	1 h	1 ½ h	2 h	2 ½ h	3 h	jede weitere halbe Stunde
1 Stadtzentrum	-80	1.50	2.30	3.-	--	--	--
2 Parkkartenzone	-50	1.-	1.50	2.-	2.50	3.-	--
3 Parkierungsanlage spezieller Zielort 6h	-50	1.-	1.50	2.-	2.50	3.-	-50
4 Parkierungsanlage 24h ¹⁸	<ul style="list-style-type: none"> – im Minimum die Gebühren der entsprechenden Kategorie des Standortes – längere Aufenthaltszeiten reduzieren (mind. 2.- pro h in Kategorie 1 und 1.50 pro h in den Kategorien 2 und 3); nachts zwischen 00.00 – 06.00 Uhr mind. 1.- pro h 						

¹⁸ Option prüfen: Zuschlag für Ein- und Ausfahrten während Hauptverkehrszeiten (Systemumstellung bei Parkhäusern möglich, bei Parkuhren nicht)

Variante f (gemäss VSS, vgl. Abb. 7)

Kategorie	½ h	1 h	1 ½ h	2 h	2 ½ h	3 h	jede weitere halbe Stunde
1 Stadtzentrum	1.30	2.50	3.80	5.-	--	--	--
2 Parkkartenzone ¹⁹	1.-	2.-	3.-	4.-	5.-	6.-	--
3 Parkierungsanlage spezieller Zielort 6h ²⁰	1.-	2.-	3.-	4.-	5.-	6.-	1.-
4 Parkierungsanlage 24h ²¹	3.50	5.-	6.50	8.-	9.50	11.-	1.50

Referenzbeispiele

Markttübliche Gebühren für das Strassenparkieren und in Parkhäusern <i>Taxes usuelles pour le stationnement sur la voirie et dans les parkings</i>				
Zentralität <i>Centralité</i>	Strasse 1 Stunde <i>Voirie 1 heure</i>	Strasse 2 Stunden <i>Voirie 2 heures</i>	Parkhaus 1 Stunde <i>Parking 1 heure</i>	Parkhaus 2 Stunden <i>Parking 2 heures</i>
	Maximale Gebühr bis <i>Taxe maximale jusqu'à</i> [CHF]			
Städtisches Zentrum (knappes Angebot) <i>Centre urbain (offre limitée)</i>	2.50	5.—	5.—	8.—
Agglomerationsgemeinden <i>Communes d'agglomération</i>	2.—	4.—	1.50	3.50
Ländlich (grosses Angebot) <i>A la campagne (offre importante)</i>	1.—	2.—	—	—

Abb. 7: Gebühren für das Strassenparkieren und in Parkhäusern, 2013 (Quelle VSS Norm 640 282)

¹⁹ Preise entsprechen der VSS-Kategorie "Agglomerationsgemeinden"

²⁰ Preise entsprechen der VSS-Kategorie "Agglomerationsgemeinden"

²¹ Preise entsprechen der VSS-Kategorie "Städtisches Zentrum", da die meisten Parkierungsanlagen in Stadtzentren liegen

<i>Stadt</i>	<i>Tarif ¼ Stunde Zentrum/Stadtrand</i>	<i>Tarif ½ Stunde Zentrum/Stadtrand</i>	<i>Tarif 1 Stunde Zentrum/Stadtrand</i>	<i>Tarif 2 Stunden Zentrum/Stadtrand</i>
Basel	- ³	-	2.00/1.00	4.00/2.00
Bern	0.50	1.00	2.00	4.00
Genf	0.50/0.40	1.00/0.80	2.00/1.50	4.00/3.00
Lausanne	0.60/0.50	1.25/1.00	2.50/2.00	5.00/4.00
Lugano	-	1.00/ -	2.00/1.00	- /2.00
Luzern ⁴	-	0.20-2.00	2.00/1.00	4.00/2.00
St. Gallen ⁵	0.60	1.50	2.00/1.50	4.00/3.00
Thun	0.50/ -	1.00/0.50	2.00/1.00	4.00/2.00
Winterthur	-	1.00/ -	1.00/1.00	2.50/2.00
Zürich	-	0.50/ -	2.00/0.50	5.00/1.00

Abb. 8: Gebührenvergleich Strassenparkieren, 2007 (Quelle: Forschungsauftrag VSS 2000/456)

<i>Stadt</i>	<i>Tarif 1/4 Stunde</i>		<i>Tarif 1/2 Stunde</i>	
	<i>Höchster</i>	<i>Niedrigster</i>	<i>Höchster</i>	<i>Niedrigster</i>
Basel	1.00	gratis	2.50	gratis
Bern	-	-	2.00	-
Genf	1.00	gratis	3.00	gratis
Lausanne	1.00	0.50	2.00	1.00
Lugano	-	-	gratis	-
Luzern	1.00	gratis	2.00	1.00
St. Gallen	1.00	0.50	2.00	1.00
Thun	-	-	-	-
Winterthur	-	-	-	-
Zürich	-	-	2.00	0.50

<i>Stadt</i>	<i>Tarif 1 Stunde</i>		<i>Tarif 2 Stunden</i>	
	<i>Höchster</i>	<i>Niedrigster</i>	<i>Höchster</i>	<i>Niedrigster</i>
Basel	4.00	0.50	8.00 ¹	1.00
Bern	4.00	2.00	8.00	4.00
Genf	5.00	gratis	6.00 ²	1.00
Lausanne	4.00	2.00	6.60	4.00
Lugano	1.50	-	3.00	-
Luzern	3.00	1.50	5.50	4.00
St. Gallen	3.00	1.20	5.00	2.40
Thun ³	1.50	-	3.50	-
Winterthur	2.00	1.50	3.00	3.00
Zürich	4.00	1.50	8.00	2.50

Abb. 9: Gebührenvergleich Parkhäuser, 2007 (Quelle: Forschungsauftrag VSS 2000/456)

Abwägung
Variante d

Empfehlung Gebührenvariante

Es wird die Variante d empfohlen. Die Variante d liegt im mittleren Gebührenfeld, verglichen mit den anderen beiden Varianten. Ab der ersten Minute werden lineare Gebühren erhoben. Im Vergleich zu heute²² wird die Parkierdauer von 2 Stunden um höchstens CHF 2.- erhöht.

²² vgl. Kapitel 2.2, heute gültige Tarife

4.3.3 Stadtzentrum

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – kostenpflichtige Parkplätze im Stadtzentrum – Vereinheitlichung / Vereinfachung des Parkierungsregimes im Stadtzentrum – Verfügbarkeit von Parkplätzen für Handwerker – Anpassung (Erhöhung) der Gebühren 														
Parkierungsregime	<ul style="list-style-type: none"> – ausschliesslich monetäre Bewirtschaftung – kostenpflichtige Parkkarte einer benachbarten Parkkartenzone für Anwohner – kostenpflichtige Tagesparkkarte einer benachbarten Parkkartenzone für Besucher – kostenpflichtige Parkkarte für Handwerker im Stadtzentrum (Preisunterschied bei Parkfeldern mit oder ohne Parkuhren) 														
Parkierdauer	<p>monetäre Bewirtschaftung: maximale Parkierdauer 120 Minuten an ausgeprägten Zielorten auch Kurzzeitparkplätze (15 oder 30 Minuten)</p>														
Gültigkeitsdauer Parkierungsregime	<p>monetäre Bewirtschaftung: Montag bis Samstag, 06.00 – 21.00 Uhr</p>														
Gebührenregelung	<p>– monetäre Bewirtschaftung:</p> <table border="1" style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td>½ h</td> <td>1 h</td> <td>1 ½ h</td> <td>2 h</td> <td>2 ½ h</td> <td>3 h</td> <td>jede weitere halbe Stunde</td> </tr> <tr> <td>1.-</td> <td>2.-</td> <td>3.-</td> <td>4.-</td> <td>--</td> <td>--</td> <td>--</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> – Handwerker-Parkkarte CHF 20.00 pro Tag – Handwerker-Parkkarte CHF 25.00 pro Tag bei Parkuhren – keine Gebühren an allgemeinen Sonn- und Feiertagen 	½ h	1 h	1 ½ h	2 h	2 ½ h	3 h	jede weitere halbe Stunde	1.-	2.-	3.-	4.-	--	--	--
½ h	1 h	1 ½ h	2 h	2 ½ h	3 h	jede weitere halbe Stunde									
1.-	2.-	3.-	4.-	--	--	--									
räumliche Abgrenzung	<p>Stadtzentren Winterthur und Neuhegi-Grüze</p>														
Kennzeichnung im Parkraumplan															
Kennzeichnung vor Ort															

Abb. 10: Parkieren gegen Gebühr

4.3.4 Quartierzentrum

- Ziele
- monetäre Bewirtschaftung der Parkplätze im Quartierzentrum
 - Vereinheitlichung / Vereinfachung des Parkierungsregimes im Quartierzentrum
 - Verfügbarkeit von Parkplätzen für Anwohner, Besucher, Kunden verbessern
 - höhere Gebühren (etwa halb so teuer wie im Stadtzentrum)

- Parkierungsregime
- Bewirtschaftungs-Mix: monetäre Bewirtschaftung und Parkscheibenzone
 - kostenpflichtige Parkkarte für Anwohner
 - kostenpflichtige Tagesparkkarte für Besucher
 - kostenpflichtige Parkkarte für Handwerker

- Parkierdauer
- monetäre Bewirtschaftung: maximale Parkierdauer 180 Minuten
 - Parkscheibenzone: "Blaue Zone" mit einer maximalen Parkierdauer von bis zu 89 Minuten (abhängig von der Ankunftszeit)
 - Parkkarte: unbeschränkt

- Gültigkeitsdauer
Parkierungsregime
- monetäre Bewirtschaftung: Montag bis Samstag, 06.00 – 21.00 Uhr
 - Parkscheibenzone "Blaue Zone": Montag bis Samstag, 08.00 – 19.00 Uhr
 - Parkkarte: unbeschränkt

- Gebührenregelung
- monetäre Bewirtschaftung:

½ h	1 h	1 ½ h	2 h	2 ½ h	3 h	jede weitere halbe Stunde
-.80	1.50	2.30	3.-	3.80	4.50	--

- Parkscheibenzone: gratis
- Anwohnerparkkarte: CHF 50.00 pro Monat
- Tagesbewilligung für Besucher: CHF 8.00
- Handwerker-Parkkarte CHF 15.00 pro Tag
- Handwerker-Parkkarte CHF 25.00 pro Tag bei Parkuhren
- keine Beschränkungen und Gebühren an allgemeinen Sonn- und Feiertagen

räumliche Abgrenzung Quartierzentren Oberwinterthur, Seen, Töss und Wülflingen

Kennzeichnung im Parkraumplan 

Kennzeichnung vor Ort  

Abb. 11: Parkieren gegen Gebühr (links), Parkieren mit Parkscheibe (rechts)

4.3.5 Wohnquartier (Parkkartenzone ohne Quartierzentrum)

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Möglichkeit zur Festlegung von monetär bewirtschafteten Parkplätzen im Wohnquartier zur besseren PP-Verfügbarkeit – Verfügbarkeit von Parkplätzen für Anwohner, Besucher und Handwerker verbessern 														
Parkierungsregime	<ul style="list-style-type: none"> – Bewirtschaftungs-Mix: Parkscheibenzone "Blaue Zone" und vereinzelt monetäre Bewirtschaftung an ausgewählten Lagen – kostenpflichtige Parkkarte für Anwohner und benachbarter Anwohner des Stadtzentrums – kostenpflichtige Tagesparkkarte für Besucher und benachbarter Besucher des Stadtzentrums – kostenpflichtige Parkkarte für Handwerker 														
Parkierdauer	<ul style="list-style-type: none"> – monetäre Bewirtschaftung: maximale Parkierdauer 180 Minuten – Parkscheibenzone: "Blaue Zone" mit einer maximalen Parkierdauer von bis zu 89 Minuten (abhängig von der Ankunftszeit) – Parkkarte: unbeschränkt 														
Gültigkeitsdauer Parkierungsregime	<ul style="list-style-type: none"> – monetäre Bewirtschaftung: Montag bis Samstag, 06.00 – 21.00 Uhr – Parkscheibenzone "Blaue Zone": Montag bis Samstag, 08.00 – 19.00 Uhr – Parkkarte: unbeschränkt 														
Gebührenregelung	<ul style="list-style-type: none"> – monetäre Bewirtschaftung: <table border="1" style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse; width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="padding: 5px;">½ h</th> <th style="padding: 5px;">1 h</th> <th style="padding: 5px;">1 ½ h</th> <th style="padding: 5px;">2 h</th> <th style="padding: 5px;">2 ½ h</th> <th style="padding: 5px;">3 h</th> <th style="padding: 5px;">jede weitere halbe Stunde</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center; padding: 5px;">-.80</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">1.50</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">2.30</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">3.-</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">3.80</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">4.50</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">--</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> – Parkscheibenzone: gratis – Anwohnerparkkarte: CHF 50.00 pro Monat – Tagesbewilligung für Besucher: CHF 8.00 – Handwerker-Parkkarte CHF 15.00 pro Tag – Handwerker-Parkkarte CHF 25.00 pro Tag bei Parkuhren – keine Beschränkungen und Gebühren an allgemeinen Sonn- und Feiertagen 	½ h	1 h	1 ½ h	2 h	2 ½ h	3 h	jede weitere halbe Stunde	-.80	1.50	2.30	3.-	3.80	4.50	--
½ h	1 h	1 ½ h	2 h	2 ½ h	3 h	jede weitere halbe Stunde									
-.80	1.50	2.30	3.-	3.80	4.50	--									
räumliche Abgrenzung	nahezu flächendeckend auf gesamtem Stadtgebiet, ausgenommen sind die beiden Stadtzentren und stark ländlich geprägte Aussenwachen (ohne Parkierungsdruck)														
Kennzeichnung im Parkraumplan															
Kennzeichnung vor Ort	 														

Abb. 12: Parkieren gegen Gebühr (links), Parkieren mit Parkscheibe (rechts)

4.3.6 spezieller Zielort 6h

Ziele – Verfügbarkeit der Parkplätze für Ausflugs- / Kulturziele, Spital und Sport verbessern (auch während Stosszeiten)
 – Langzeitparkierung verhindern

Parkierungsregime monetäre Bewirtschaftung

Parkierdauer monetäre Bewirtschaftung: maximale Parkierdauer 6 h

Gültigkeitsdauer Parkierungsregime monetäre Bewirtschaftung: Montag bis Sonntag, 06.00 – 21.00 Uhr

Gebührenregelung – monetäre Bewirtschaftung:

½ h	1 h	1 ½ h	2 h	2 ½ h	3 h	jede weitere halbe Stunde
-.80	1.50	2.30	3.-	3.80	4.50	-.75

Räumliche Anordnung Parkieranlagen für Ausflugs- / Kulturziele, Spital und Sport

Kennzeichnung im Parkraumplan



Kennzeichnung vor Ort



Abb. 13: Parkieren gegen Gebühr

4.3.7 Parkhaus und Parkplatz 24h

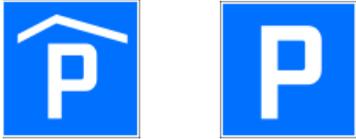
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – monetäre Bewirtschaftungspflicht für (öffentliche und private) Parkierungsanlagen – Gebührenregelung vereinheitlichen, gleiche Gebühr wie bei den jeweiligen Kategorien 1, 2 und 3 verwenden (Suchverkehr für billigere PP verhindern) – Prüfung Gebühreinzuschlag für Ein- und Ausfahrten während Hauptverkehrszeiten – geringere Gebühren in der Nacht – Einbezug private Betreiber von Parkierungsanlagen
Parkierungsregime	monetäre Bewirtschaftung
Parkierdauer	maximale Parkierdauer 24 h
Gültigkeitsdauer Parkierungsregime	Montag bis Sonntag, 00.00 – 24.00 Uhr
Gebührenregelung	<p>monetäre Bewirtschaftung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – im Minimum die Gebühr der entsprechenden Kategorie des Standortes – längere Aufenthaltszeiten reduzieren (mind. 2.- pro h in Kategorie 1 und 1.50 pro h in den Kategorien 2 und 3); nachts zwischen 00.00 – 06.00 Uhr mind. 1.- pro h – Zuschlag für Ein- und Ausfahrten während Hauptverkehrszeiten prüfen
räumliche Anordnung	verteilt auf dem gesamten Stadtgebiet
Kennzeichnung im Parkraumplan	
Kennzeichnung vor Ort	

Abb. 14: Parkhaus (links), Parkplatz (rechts)

4.3.8 spezielle Regelung

spezifische Ziele	<p>Es sind auch für spezielle Fahrzeugarten und spezielle Benutzergruppen geeignete und ausreichende Angebote zu schaffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – genügendes Parkplatzangebot für Behinderte, verteilt auf ganzes Stadtgebiet – Bewirtschaftungspflicht für Motorräder im Stadtzentrum – speziell gekennzeichnete Bereiche zum Ein- und Aussteigenlassen von Personen an ausgeprägten Zielorten (K+R) – Bereiche für Güterumschlag an Lagen mit ausgewiesenen Bedarf – P+R: differenzierte, lenkungswirksame Bewirtschaftung – ausreichendes Angebot an Parkplätzen für Car, Lieferwagen mit Überhöhe und Lastwagen – die Parkplätze beim Schloss Hegi und an der Friedhof-/Schlachthofstrasse in Töss sowie die Friedhofsparkplätze Rosenberg sollen unentgeltlich bleiben
Parkierungsregime	<ul style="list-style-type: none"> – für Elektromobile / Kleinmotorfahrzeuge und Behindertenparkplätze gelten dieselben Parkbedingungen wie für die Motorfahrzeuge der Kategorie B – Motorräder: monetäre Bewirtschaftung – K+R sowie Güterumschlag: gratis – P+R: durch SBB, auf ÖV-Kunden ausgerichtet – Car-, Lieferwagen (mit Überhöhe)- und Lastwagenparkplätze: monetäre Bewirtschaftung – Parkplätze Schloss Hegi, Friedhof-/Schlachthofstrasse und Friedhofsparkplätze Rosenberg: Parkscheibenzone "Weisse Zone", Schild "nur für Besucher"
Parkierdauer	<ul style="list-style-type: none"> – Motorräder: entsprechend der jeweiliger Kategorie – K+R sowie Güterumschlag: nur zum Ein- und Aussteigenlassen von Personen oder Umschlag von Gütern – P+R: maximale Parkierdauer 24 h – Car-, Lieferwagen (mit Überhöhe)- und Lastwagenparkplätze: maximale Parkierdauer 6 h (analog spezieller Zielort) – Parkplätze Schloss Hegi und Friedhof-/Schlachthofstrasse: Parkscheibenzone "Weisse Zone" mit einer maximalen Parkierdauer von 3 h (bis zu 209 Minuten, abhängig von der Ankunftszeit) – Friedhofsparkplätze Rosenberg: Parkscheibenzone "Weisse Zone" mit einer maximalen Parkierdauer von 4 h (bis zu 269 Minuten, abhängig von der Ankunftszeit)
Gültigkeitsdauer Parkierungsregime	<ul style="list-style-type: none"> – K+R sowie P+R: Montag bis Sonntag, 00.00 – 24.00 Uhr – monetäre Bewirtschaftung und Güterumschlag: Montag bis Samstag, 06.00 – 21.00 Uhr – Parkscheibenzone "Weisse Zone": Montag bis Samstag, 08.00 – 19.00 Uhr
Gebührenregelung	<ul style="list-style-type: none"> – Motorräder: die Hälfte der jeweiligen Kategorie-Gebühr – K+R: gratis – P+R (Gebühren mit Betreiber absprechen): Winterthur HB CHF 20.00 pro Tag (heute CHF 20.00 pro Tag), Oberwinterthur CHF 15.00 pro Tag (heute CHF 7.00 pro Tag, allenfalls schrittweise Preiserhöhung im Laufe der nächsten Jahre auf CHF 20.00 pro Tag), Winterthur Grütze CHF 12.00 pro Tag (heute CHF 6.00 pro Tag, allenfalls

schrittweise Preiserhöhung im Laufe der nächsten Jahre auf CHF 20.00 pro Tag),

Winterthur Seen CHF 8.00 pro Tag (heute CHF 6.00 pro Tag, Preiserhöhung im Laufe der nächsten paar Jahre auf CHF 12.00 pro Tag),

Sennhof-Kyburg CHF 6.00 pro Tag (heute CHF 4.00 pro Tag, Preiserhöhung im Laufe der nächsten paar Jahre auf CHF 12.00 pro Tag)

- Car-, Lieferwagen (mit Überhöhe)- und Lastwagenparkplätze: das Doppelte der jeweiligen Kategorie-Gebühr
- Parkscheibenzone "Weisse Zone": gratis
- keine Beschränkungen und Gebühren an allgemeinen Sonn- und Feiertagen
- Behinderten-, und Motorradabstellplätze (ca. 15% der Parkplätze) verteilt auf dem gesamten Stadtgebiet
- K+R: Winterthur HB
- P+R: Winterthur HB, Oberwinterthur, Winterthur Grütze, Winterthur Seen und Sennhof-Kyburg
- Carparkplätze eignen sich entlang der Liebestrasse
- Lieferwagen (mit Überhöhe)- und Lastwagenparkplätze eignen sich entlang der Zeughaus-strasse
- Weisse Zone: Schloss Hegi, Friedhof-/Schlachthofstrasse Töss, Friedhof Rosenberg und Anton Graff-Strasse

räumliche Anordnung

Kennzeichnung im Parkraumplan



Kennzeichnung vor Ort



Abb. 15: K+R (links), Car-, Lieferwagen (mit Überhöhe)- und Lastwagenparkplätze (Mitte links), P+R (Mitte rechts), Parkieren mit Parkscheibe (rechts)

6 Abschätzung Auswirkungen auf den Verkehr

gesamtes Stadtgebiet	<p>Insgesamt und betrachtet auf das gesamte Stadtgebiet dürfte die Einführung der vorgeschlagenen Massnahmen der Parkraumplanung zu einer unveränderten oder sogar geringfügigen Abnahme des Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr (MIV) führen. Die Verfügbarkeit des Parkraums für die erwünschten Zielgruppen und für die Bewohner/innen von Winterthur dürfte sich insgesamt verbessern. Bezogen auf die einzelnen Gebiete mit unterschiedlichen Massnahmen werden die nachstehenden Effekte erwartet:</p>
Stadtzentrum	<p>Im Stadtzentrum bleibt die Bewirtschaftung der Parkfelder im Bereich der Maximalparkdauer grösstenteils unverändert. Die vorgeschlagene Erhöhung der Parkierungsgebühren führt zu einer vergleichsweise höheren Attraktivität der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und des Fuss- und Veloverkehrs und dürfte daher einzelne der heutigen Autofahrten auf alternative Verkehrsmittel verlagern. Da aber das Stadtzentrum von Winterthur als Zielgebiet eine hohe Attraktivität aufweist, ist davon auszugehen, dass die frei werdenden Parkraumkapazitäten durch neue Nutzende aufgefüllt werden, die bereit sind, auch die erhöhten Gebühren zu bezahlen. Das MIV-Verkehrsaufkommen im Stadtzentrum dürfte damit weitgehend unverändert bleiben.</p>
Quartierzentrum	<p>Im Quartierzentrum kommt es teilweise neu zu einer Beschränkung der Maximalparkdauer, was zu einer (erwünschten) Erhöhung des Fahrzeugumschlags und damit auch zu einer leichten Verkehrszunahme beim MIV führen dürfte. Andererseits entsteht wie im Stadtzentrum durch die teilweise neue Gebührenerhebung ein Anreiz, das Ziel statt mit dem Auto zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr zu erreichen. Die Wahrscheinlichkeit, dass die frei werdenden Kapazitäten vollständig aufgefüllt werden, wird aber als geringer als im Stadtzentrum eingeschätzt. Für die Quartierzentren wird daher insgesamt ebenfalls ein weitgehend unverändertes MIV-Verkehrsaufkommen erwartet.</p>
Wohnquartier (Parkkatenzone ohne Quartierzentrum)	<p>Beim Wohnquartier muss unterschieden werden zwischen Gebieten, die bereits bisher mittels Blauer Zone und Anwohnerbevorzugung bewirtschaftet wurden und Gebieten, wo das Parkieren bisher unbeschränkt möglich war.</p> <p>In Gebieten mit bereits heute bestehender Blauen Zone mit Anwohnerbevorzugung ändert sich neu v.a. die Gebührenbelastung: Es kann davon ausgegangen werden, dass aufgrund der Gebührenerhöhung eine (erwünschte) Verlagerung der Parkiervorgänge vom öffentlichen Grund auf Privatgrund erfolgt, nicht aber eine Veränderung beim MIV-Verkehrsaufkommen.</p> <p>In Gebieten, in denen die Blaue Zone neu eingeführt wird, kommt es insbesondere zu einer praktisch vollständigen Verdrängung der Fremdparkierung (z.B. von Zupendlern), was zu einer Abnahme des MIV-Verkehrsaufkommens führen dürfte.</p>
spezieller Zielort und neu bewirtschaftete Parkierungsanlagen	<p>An speziellen Zielorten und an neu bewirtschafteten Parkierungsanlagen dürften sich die aufgrund der meist neu praktizierten Gebührenerhebung geringfügige Verlagerungseffekte auf Alternativen zum Auto ergeben, was ebenfalls zu einer geringfügigen Abnahme des MIV-Verkehrsaufkommens führen dürfte.</p>
Fazit	<p>Im besten Falle wird die Parkraumplanung insgesamt zu einer geringfügigen Abnahme des MIV führen. Die Abnahme wird vorwiegend in Gebieten mit neuer Blauen Zone oder bei neu bewirtschafteten Parkierungsanlagen erkennbar sein.</p>

7 Umsetzung

Etap pierung	Es wird vorgeschlagen, die Markierungen und Um-Markierungen der Blauen Zone von Innen nach Aussen des Stadtgebietes vorzunehmen. Prioritär sind demnach im Stadtzentrum die Markierungen der Blauen Zone zu entfernen und mit Parkuhren zu bewirtschaften. Anschliessend sind die angrenzenden Parkkartenzonen zu markieren. Die monetäre Bewirtschaftung im Quartierzentrum kann auch in Zukunft noch laufend weiterausgebaut werden. Die Bewirtschaftung aller Parkierungsanlagen ist auf die jeweilige Kategorie anzupassen. Dieses Vorgehen ist möglichst gleichzeitig mit den Markierungsanpassungen der Blauen Zone zu realisieren. Die Umsetzung der speziellen Regelungen sowie der Parkierungsanlagen ausserhalb von Parkkartenzonen sind als letzte Etappe vorzusehen.
Begleitgruppe	Es ist eine Begleitgruppe, bestehend aus Vertretern der Stadtpolizei und der Verkehrsplanung des Amtes für Städtebau für die Umsetzungsphase zu bilden. Ebenso ist ein periodisches Controlling durch die Begleitgruppe vorzusehen.
Öffentlichkeitsarbeit	Um der aktuellen Bevölkerung sowie den zukünftigen Bewohnern von Winterthur eine Übersicht zur Parkraumplanung zu geben, wird empfohlen, einen Flyer mit Beschreibung und Plandarstellungen auszuarbeiten und diesen auf dem Internet zu publizieren.

8 Verfahren

Für den Ersatz resp. die Revision der "Verordnung betreffend das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund" und der "Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund" ist der Grosse Gemeinderat zuständig, für die Änderung der "Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in blauen Zonen (Parkkartenvorschriften)" der Stadtrat.

Anhang

Übersicht

- A Parkraumplanung Bestandesplan
- B Parkraumplanung Konzeptplan
- C Preisüberwachung PUE, Parkkartengebühren, 2010
- D Glossar
- E Grundlagenverzeichnis



Parkraumplanung
Bestandesplan

Legende

Bestand

- Langsamverkehr + Tempo30-Zone
- Begegnungszone
- Begegnungszone (projektiert)
- Fussgängerzone
- Tempo30-Zone
- OV-Hochleistungskorridor (geplant)
- Veloroute (geplant)

Freizeitanlage

- Spital- / Sporteinrichtungen
- Kultur- / Ausflugsziele
- Schwimmbad

Bewirtschaftung

- Weisse Zone
- Parkkartenzone

Parkierungsanlage

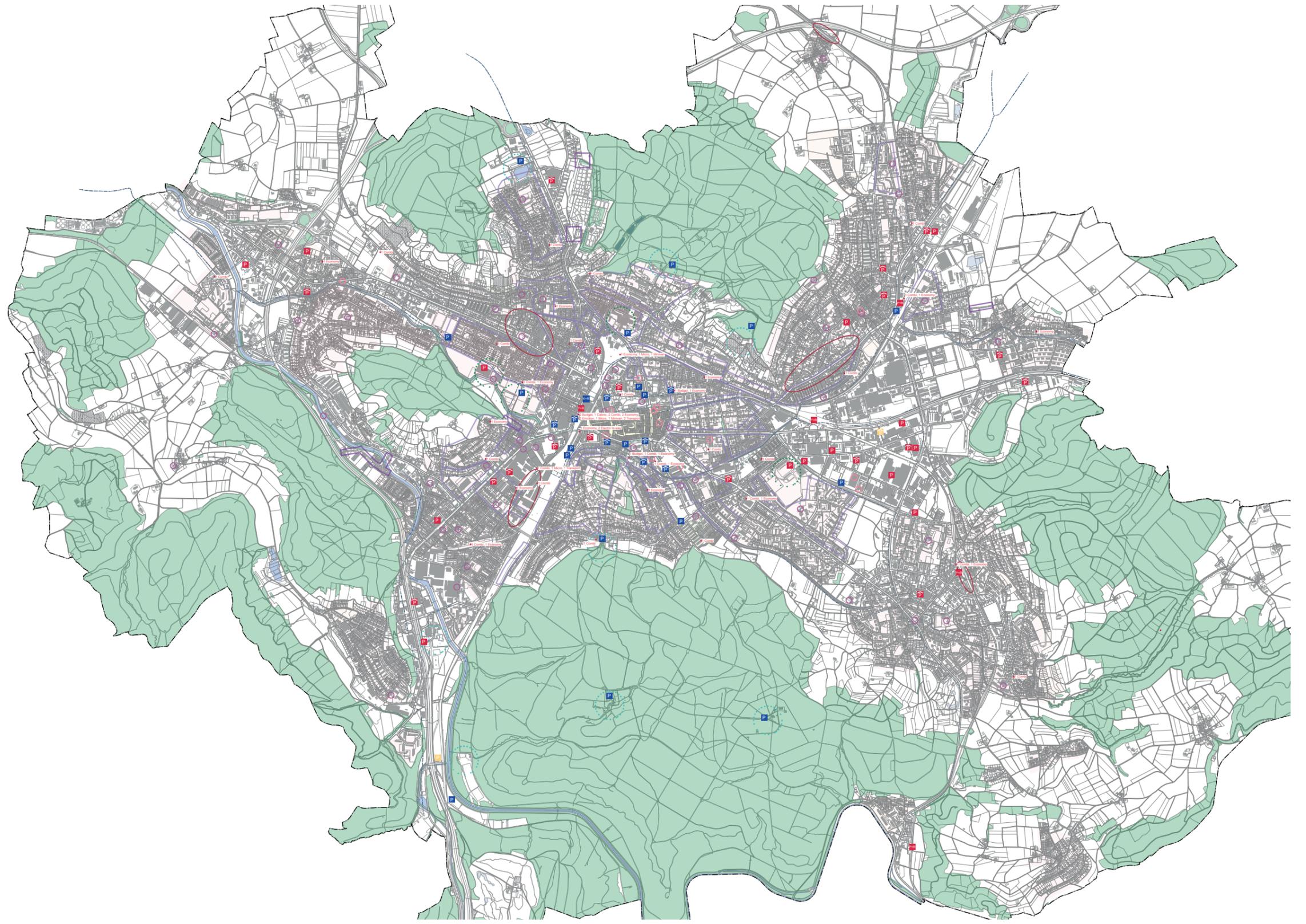
- Parkhaus (öffentlich / privat / angedacht)
- Parkplatz (öffentlich / privat / geplant)
- Park + Ride (privat)
- Kiss + Ride
- Mobilitystandort

Analyse/Problembereich

- Problembereich Bahnhofparkierung oder Angrenzung an Parkkartenzone
- Problembereich Verwaltungstellen
- Problembereich Schulen

Informationsinhalt

- Stadtgrenze
- Gewässer
- Wald



PLANAR
AG FÜR RAUMENTWICKLUNG
NIGSTRASSE 9
8006 ZÜRICH
T 044 421 38 38
F 044 421 38 20
WWW.PLANAR.CH
INFO@PLANAR.CH

Parkraumplanung
Bestandesplan
Erstellt: 05.08.2015 / VS / JK / GO
Format: 70 x 121
Grundlage: AV-Daten
Datei: WWTB_Bestandesplan_150805.wxd

1:11'500



Parkraumplanung
Konzeptplan

Legende

Konzept

Gebietsfestlegung

-  Stadtzentrum
-  Quartierzentrum
-  Parkkartenzone

Parkierungsanlage

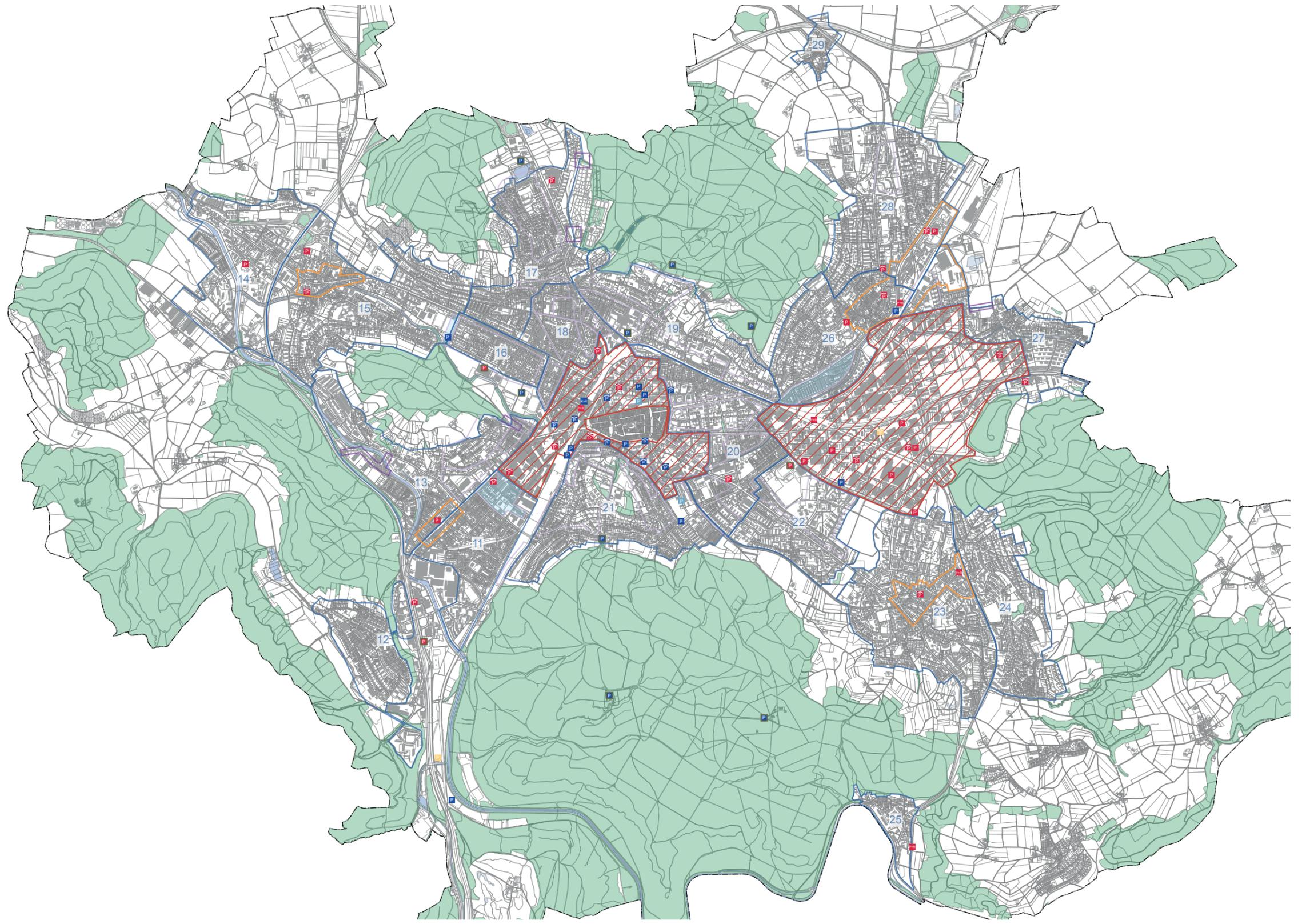
-  spezieller Zielort 6h (öffentlich / privat)
-  Parkhaus 24h (öffentlich / privat / angedacht)
-  Parkplatz 24h (öffentlich / privat / geplant)

spezielle Regelung

-  Park + Ride (privat)
-  Kiss + Ride
-  Car- oder Lieferwagen (mit Überhöhe-) und Lastwagenparkplatz (angedacht)
-  Weisse Zone

Informationsinhalt

-  Stadtgrenze
-  Parkkartenzone bestehend
-  Gewässer
-  Wald



PLANAR
AG FÜR RAUMENTWICKLUNG
RIGISTRASSE 9
8006 ZÜRICH
T 044 421 38 38
F 044 421 38 20
WWW.PLANAR.CH
INFO@PLANAR.CH

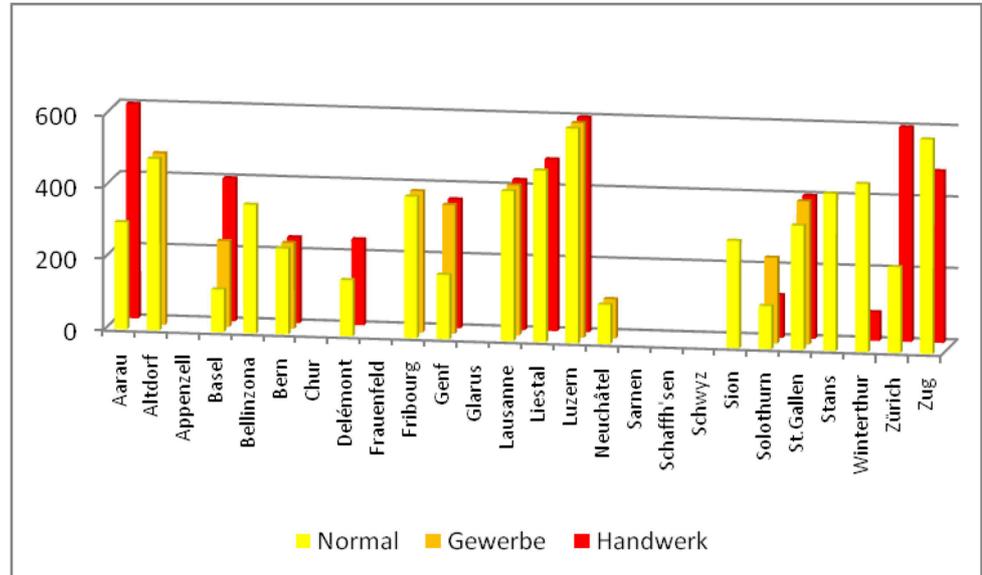
Parkraumplanung
Konzeptvorschlag
Erstellt: 05.08.2015 / VS / JK / GR
Format: 70 x 121
Grundlage: AV-Daten
Date: WWTB_Konzeptvorschlag_150805.wex

1:11'500

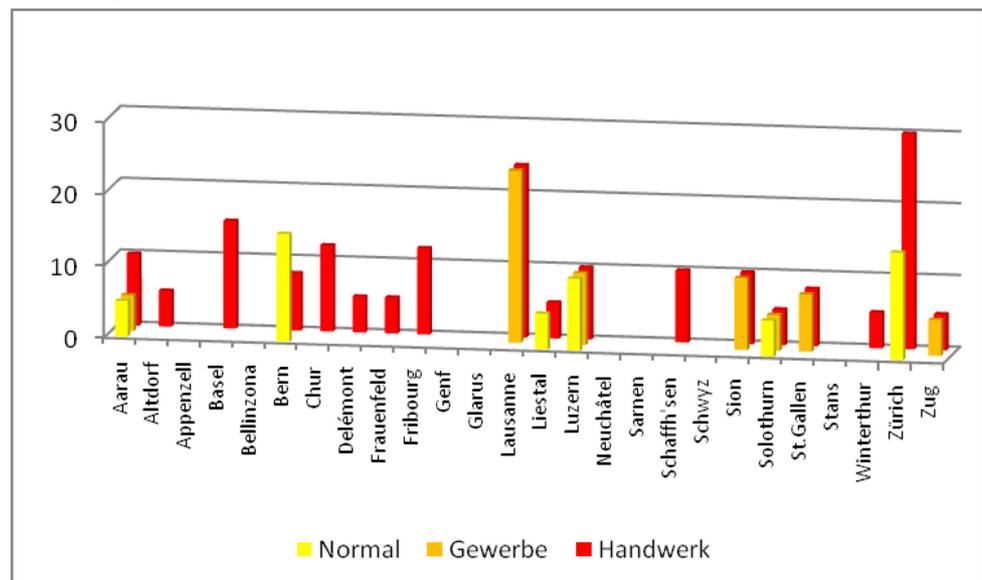
C Preisüberwachung PUE, Parkkartengebühren, 2010



Gebühren Jahresparkkarten in CHF, alle Kategorien



Gebühren Tagesparkkarten in CHF, alle Kategorien



D Glossar

Benutzungsgebühr	Die Benutzungsgebühr ist das Entgelt für die Benutzung des öffentlichen Grundes im Rahmen des gesteigerten Gemeingebrauchs (längerfristiges Parkieren und grössere Nachfrage). Die Benutzungsgebühr wird somit erst ab der zweiten Zeiteinheit (von 30 oder 60 Minuten) pro Zeiteinheit erhoben.
Berechtigte	Private Parkfelder können einer bestimmten Berechtigtenkategorie zugeordnet werden (z.B. nur für Besucher eines Restaurants). Bei den Parkfeldern auf öffentlichem Grund ist dies in der Regel nicht gegeben. Sachliche Gründe, wie der Schutz der Bewohner, können eine Privilegierung (z.B. Blaue Zone mit Anwohnerbevorzugung) bestimmter Benutzergruppen rechtfertigen.
Gebührenregelung	In Winterthur wird in der Gebührenregelung, gemäss der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund, zwischen der Kontroll- und Benutzungsgebühr unterschieden.
Gültigkeitsdauer Parkierungsregimes	Die Gültigkeitsdauer des Parkierungsregimes bzw. "Öffnungszeit" einer Parkierungsanlage zeigt wann das jeweilige Parkierungsregime gilt.
Kontrollgebühr	Die Kontrollgebühr ist das Entgelt für die Bereitstellung der gebührenpflichtigen Parkplätze, die Wartung der Parkuhren und die Überwachung der Parkzeitbeschränkung. Die Kontrollgebühr wird pro Zeiteinheit erhoben.
Kurzzeitparkplatz und Langzeitparkplatz	Im planerischen Bereich wird zwischen Kurzzeitparkplätzen und Langzeitparkplätzen unterschieden. Ein Langzeitparkplatz wird ab einer Parkdauer von 4 Stunden als solcher definiert.
K+R	kiss and ride
maximale Parkierdauer	Die maximale Parkierdauer soll entsprechend den Bedürfnissen der erwünschten Nutzer gewählt werden.
"Öffnungszeit" Parkierungsanlage	Die "Öffnungszeit" einer Parkierungsanlage bzw. Gültigkeitsdauer des Parkierungsregimes zeigt wann das jeweilige Parkierungsregime gilt.
Parkierungsregime	Gemäss der VSS Norm 640 282 umfasst das Parkierungsregime die Bestimmungen für die Benutzung einer Parkierungsanlage (Berechtigte, zulässige Benutzungsdauer, Gebührenregelung, Regelung mit Parkkarten usw.).
P+R	park and ride
Regelung mit Parkkarten	Für den "gesteigerten Gemeingebrauch" kann für einzelne Benutzergruppen eine vom Regelfall abweichende Parkierdauer zugelassen werden (z.B. Blaue Zone mit Anwohnerbevorzugung).

E Grundlagenverzeichnis

- Bewirtschaftungssysteme für Parkieranlagen, Forschungsauftrag VSS 2000/456, Planungsbüro Jud Zürich, Juli 2008
- Mündliche Gespräche mit Herrn Beat Keller Stadtpolizei, 2014
- Parkierungsreglement Stadt Frauenfeld, Oktober 1993
- P+Rail, Übersichtsliste der bestehenden Standorten, SBB CFF FFS
- Preisüberwachung PUE, Parkkartengebühren, September 2010
- Umfrage Städtenetzwerk, Stadt Winterthur, 2014
- Vergleich Parkzonen: Illnau-Effretikon, Parkierungsverordnung, Februar 2010 / Liestal, Parkierungsreglement und Parkierungsverordnung, März 2014 / Schaffhausen, Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund und Parkgebühren, Stand Oktober 2013 / Wald ZH, Telefongespräch Februar 2014
- Vergleich Kosten Parkkarten: Illnau-Effretikon, Parkierungsverordnung, Februar 2010 / Luzern, www.stadt-luzern.ch / St. Gallen, www.stadt.sg.ch / Schaffhausen, Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund und Parkgebühren, Stand Oktober 2013 / Zürich, www.stadt-zuerich.ch
- VSS Norm 640 282, Betrieb und Bewirtschaftung von Parkieranlagen, Dezember 2013