

«Parkplatzbewirtschaftung» der Stadt Winterthur

**Bericht über die Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens
21. März bis 21. Juni 2019**

Projektteam

Barbara Günthard-Maier, Vorsteherin DSU (Projektgesamtverantwortung)

Fritz Lehmann, Kommandant Stadtpolizei, DSU

Dan Steiner, Leiter Recht, DSU (Projektleitung)

Daniel Beckmann, Hauptabteilungsleiter Bewilligungen & Recht, Stadtpolizei, DSU

Corinne Gasal, Leiterin Kommunikation, DSU

Michael Wirz, Dienstchef Medien & Kommunikation, Stadtpolizei, DSU

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Überblick über die Stellungnahmen.....	4
2.1	Teilnehmende der Vernehmlassung	4
2.2	Gesamtbeurteilung der Vorlagen.....	5
2.2.1	Politische Parteien	5
2.2.2	Interessenverbände und Gewerbevertretende	8
2.2.3	Orts- und Quartiervereine	9
2.2.4	Parkhäuser.....	10
2.2.5	Weitere Personen	10
2.3	Stimmungsbild der Fragen	11
3	Zusammenfassung der wichtigsten Forderungen.....	11
3.1	Forderung nach einer gemeinsamen Verordnung	11
3.2	Gebührenpflichtiges Parkieren auf öffentlichem Grund (E-VgP)	13
3.2.1	Gebührenhöhe	13
3.2.2	Gebührenrahmen für den Stadtrat	16
3.2.3	Zentrumszonen	16
3.2.4	Quartierzentren	17
3.2.5	Motorräder und andere Fahrzeuge	18
3.2.6	Betriebszeiten / Bewirtschaftungszeiten	19
3.2.7	Vollzug	19
3.3	Blaue Zone (E-PBZ).....	19
3.3.1	Gebührenrahmen für den Stadtrat	19
3.3.2	Anwohnende und ansässige Betriebe	20
3.3.3	Betriebszeiten / Bewirtschaftungszeiten	22
3.3.4	Anträge zu einzelnen Bestimmungen	22
3.4	Nachtparkieren.....	24
3.4.1	Gebührenrahmen für den Stadtrat	24
3.4.2	Kontrollaufgaben	24
3.4.3	Anträge zu einzelnen Bestimmungen	24
4	Nicht Gegenstand der Vorlagen	25
4.1	Flächendeckende Einführung der Blauen Zone.....	25
4.2	Bestandesgarantie der Parkplätze.....	25
4.3	Zweckbestimmung der Parkgebühren	26
4.4	Alternative Parkierungskonzepte	26
4.5	Weitere Konzepte.....	27
5	Ausblick.....	27
5.1	Mehreinnahmen	27
5.2	Parkierungsinfrastruktur	27
Anhänge 1		
A1	Übersicht über die Antworten zum Fragebogen	1
A2	Textvorschlag von U.A. für eine gemeinsame Verordnung.....	1

1 Einleitung

Gestützt auf die Festlegungen im «Regionalen Richtplan Winterthur und Umgebung», im «Kommunalen Richtplan Stadt Winterthur» sowie im städtischen Gesamtverkehrskonzept fällte der Stadtrat am 21. September 2016 den grundlegenden Entscheid zur Parkraumbewirtschaftung gemäss dem Konzeptplan «Parkraumplanung». Damit soll das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs, beeinflusst und namentlich auch der ÖV-Anteil am Modalsplit erhöht werden. Dies wird aufgrund des im kommunalen Richtplan Stadt Winterthur verankerten Gegenvorschlags zur kommunalen Volksinitiative «zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur» (GGR-Nr. 2010.23) verlangt.

Zur Erreichung dieser Ziele ist unter anderem die Überarbeitung von drei städtischen Verordnungen notwendig, die alle einen direkten Bezug zur Bewirtschaftung des Parkraums auf öffentlichem Grund aufweisen. Die Vorlagen sind im Einzelnen:

- Entwurf der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (E-VgP);
- Entwurf der Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (E-PBZ); und
- Entwurf der Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (E-Nachtparkierverordnung).

Die öffentliche Vernehmlassung zur den Revisionsentwürfen «Parkplatzbewirtschaftung» der Stadt Winterthur wurde am 19. März 2019 mit einer öffentlichen Informationsveranstaltung und einer Medienorientierung eröffnet und dauerte bis zum 21. Juni 2019. Im vorliegenden Bericht sind die Ergebnisse der Vernehmlassung dokumentiert. Er bezieht sich auf den Stand der Eingaben bis Ende Juni 2019.

Mit Stand vom 30. Juni 2019 wurden 19 vollständig ausgefüllte Fragebogen erfasst. Diese wurden in die Auswertung im Anhang 1 miteinbezogen. 10 Parteien und Organisationen haben ihre Stellungnahmen unabhängig vom Fragenkatalog abgegeben.

Das folgende Kapitel 2 gibt einen Überblick über alle Stellungnahmen und Antworten zum Fragenkatalog für die Vernehmlassung. Im Kapitel 3 sind die wichtigsten Einwendungen aus der Vernehmlassung zusammengefasst. Vorbringen, welche nicht Gegenstand der Vorlagen bilden, sind in Kapitel 4 aufgeführt.

2 Überblick über die Stellungnahmen

2.1 Teilnehmende der Vernehmlassung

Zur Vernehmlassung waren die politischen Parteien, die Orts- und Quartiervereine, die Interessenverbände und Gewerbevertretenden sowie die Betreiber der Parkhäuser eingeladen. Von den Eingeladenen äusserten sich die folgenden 29 Vernehmlassungsteilnehmenden materiell zu den Vorentwürfen:

- Neun politische Parteien, direkt oder indirekt über die Interessenverbände Wintimobil und Winterthur: agil - mobil (FDP, SP, GLP, CVP, Grüne, SVP, AL, EVP, EDU);
- Zehn Interessenverbände und Gewerbevertretende (Wintimobil, Winterthur: agil – mobil, Baumeisterverband, Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur [HAW], Junge Altstadt, KMU Verband Winterthur und Umgebung, TCS Ortsgruppe Winterthur, Wohnbau-genossenschaft Schweiz, Hauseigentümerverband [HEV] Region Winterthur, Regionalplanung Winterthur und Umgebung [RWU]);
- Fünf Orts- und Quartiervereine (Quartierverein Breite-Vogelsang, Quartierverein Wildbach-Langgasse, Quartierverein Graben-Holderplatz, Bewohnerinnen- und Bewohnerverein Inneres Lind, Quartierverein Wohnliches Geiselweid);
- Eine Parkhausbetreiberin (Parkhaus AG);
- Vier Privatpersonen (U.A., M.V., S.V., A.V.).

Nachfolgend werden nicht alle Kommentare und Vorschläge im Einzelnen wiedergegeben. Der Bericht soll dazu dienen, eine Übersicht über die Meinungen und Anträge der Vernehmlassungsteilnehmenden zu erhalten. Gewisse Kürzungen waren dabei unumgänglich; es wurde aber versucht, die einzelnen Haltungen der Teilnehmenden trotzdem klar wiederzugeben. Anhang 1 enthält indessen eine detaillierte Zusammenstellung der Antworten und Bemerkungen zum Fragebogen. Massgebend für die weiteren Arbeiten sind selbstverständlich die einzelnen Stellungnahmen.

2.2 Gesamtbeurteilung der Vorlagen

Von den politischen Parteien befürworten die SP, die Grünen, die AL, die GLP sowie die EVP die vom Stadtrat vorgelegten Verordnungsentwürfe und beantragen einige wenige Änderungen. Die FDP gibt zur vorliegenden Reform der Parkplatzbewirtschaftung eine ausgewogene Beurteilung ab. CVP, EDU und SVP stehen der Vorlage kritisch bis äusserst kritisch gegenüber.

2.2.1 Politische Parteien

Wintimobil	Grundsätzlich begrüssen Wintimobil und die in diesem Verein zusammengeschlossenen politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP die flächendeckende Einführung der Blauen Zone. Wie in den Zielsetzungen dargestellt, wird dies zu einer merklichen Reduktion von abgestellten Pendlerfahrzeugen führen. Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).
SP	Vgl. Stellungnahme des Vereins «Wintimobil».
Grüne	Die Grünen Winterthur begrüssen ausdrücklich das Anliegen zur Reduktion der Pendlerparkierungen im städtischen Raum, wie sie mit den vorgesehenen Änderungen geplant sind. Sie begrüssen auch explizit die Einführung der flächendeckenden Blauen Zonen einerseits, sowie die Festlegung von Stadt- und Quartierzentren für zusätzlich monetär bewirtschaftete Parkplatz-Areale andererseits. Grundsätzlich haben die Grünen dazu keine Einwendungen vorzubringen. Zu den Festlegungen der Preise für Parkkarten und Dauerparkgebühren bestehen ebenfalls keine Einwendungen. Sie erscheinen zweckmässig und angemessen.
	Hingegen fordern die Grünen eine Einschränkung der Vergabe von Parkkarten für Anwohnende und Gewerbe in der Blauen Zone sowie eine Erhöhung der Gebühren in der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund.
	Im Übrigen wird auf die Stellungnahme des Vereins «Wintimobil» verwiesen.
AL	Vgl. Stellungnahme des Vereins «Wintimobil».
GLP	Die Grünliberalen befürworten die vom Stadtrat vorgelegte Vernehmlassungsvorlage zur Revision der Parkierungsverordnungen und der Parkplatzbewirtschaftung in Winterthur. Die Vorlage bringt für die GLP keine tief-schürfenden Änderungen und ist daher auch kein grosser Wurf. Es ist eine pragmatische Lösung. Sie ist geprägt durch eine andauernde Interessenabwägung zwischen Erschliessung und Verkehrslenkung. Die Parkplatz-Gebühren werden moderat erhöht. Grundsätzlich begrüsst die GLP die flächendeckende Einführung der Blauen Zone. Wie in den Zielsetzungen dargestellt, wird dies zu einer merklichen Reduktion von abgestellten Pendlerfahrzeugen führen. Es ist Zeit für diese Vorlage, angesichts der zögerlichen Umsetzung des Massnahmenplans Lufthygiene sogar höchste Zeit. Die GLP setzt sich daher dafür ein, dass die Vorlage nun in der vorliegenden Form zügig verabschiedet werden kann. Parkplatzpolitik allein kann die bestehenden Verkehrsprobleme der Stadt aber nicht nachhaltig lösen. Verkehrspolitisches Ziel bleibt die Verbesserung des Modal-Splits. Ob dieses Ziel erreicht wird, werden die Grünliberalen mit Interesse weiterverfolgen.

	Im Übrigen kann auf die Stellungnahme des Vereins «Wintimobil» verwiesen werden. Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).
EVP	Vgl. Stellungnahme des Vereins «Wintimobil».
Winterthur: agil – mobil	Als Vertreter der Parteien CVP, FDP und SVP, des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur HAW, der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und der TCS Ortsgruppe Winterthur sieht Winterthur: agil – mobil erhebliches Verbesserungspotential in den drei Verordnungen und erwartet vom Stadtrat, dass er diese überarbeitet und in einer einzigen Verordnung neu vorlegt.
	Einigkeit über alle Grenzen hinweg besteht darin, dass Winterthur nicht für Autopendler Gratisparkplätze zur Verfügung stellen soll. Winterthur: agil – mobil begrüsst deshalb die Einführung der Blauen Zone in Wohnquartieren mit Pendlerdruck. Die flächendeckende Einführung der Blauen Zone in allen Wohnquartieren erachtet der Verein jedoch als unverhältnismässig. Zudem darf die Einführung der Blauen Zone nicht zum Abbau von Parkplätzen führen. Eine Erhebung der Parkplätze vor und nach der Umsetzung sei zwingend. Die Bewirtschaftungszeit soll einzig zum Ausschluss von Pendlern dienen und nicht die Besucherinnen und Besucher der Anwohnenden unnötig behindern.
	Parkgebühren sind gemäss Winterthur: agil – mobil fix vom GGR massvoll zu beschliessen und erst dann umzusetzen, wenn die technischen Möglichkeiten für eine unbürokratische und elektronische Nutzung bestehen.
	Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).
CVP	Für die CVP ist es richtig, dass die Parkplatzbewirtschaftung geregelt wird. Aus ihrer Sicht sollte jedoch die Chance genutzt werden, die drei Verordnungen in eine Verordnung zusammenzuführen. Dies dient v.a. der Bevölkerung, weil die massgebenden Informationen nicht an verschiedenen Orten zusammengesucht werden müssen.
	Die CVP fordert ausserdem, dass die Massnahmen zur Parkplatzbewirtschaftung erst dann umgesetzt werden, wenn Gebühren, Kontrollen und Bewilligungen mit minimalem Aufwand und ohne Mehrkosten für die Stadtkasse umgesetzt werden können. Elektronische Bewilligungen, Parkgebühren ohne teuer zu installierende Automaten und ein einfach funktionierendes und zu bedienendes System sind zwingende Voraussetzungen.
	Schliesslich äussert die CVP Verständnis dafür, dass Winterthur möglichst keine Gratisparkplätze für Autopendler aus der Region zur Verfügung stellen will und kann deshalb die Einführung der Blauen Zone in Wohnquartieren mit Pendlerdruck nachvollziehen. Die flächendeckende Einführung der Blauen Zone in allen Wohnquartieren erachtet die CVP jedoch als unverhältnismässig. Zudem darf die Einführung der Blauen Zone nicht zum Abbau von Parkplätzen führen, da sonst die vom Pendlerdruck betroffenen Quartiere keinen Nutzen daraus ziehen. Eine Erhebung der Parkplätze vor und nach der Umsetzung der Blauen Zone sei zwingend. Die Bewirtschaftungszeit soll einzig zum Ausschluss von Pendlern dienen und nicht die Besucherinnen und Besucher unnötig behindern. Es soll zudem fundiert geprüft werden, wo Blaue Zonen ohne eingezeichnete Parkplätze eingeführt werden können (analog Untere Endlikerstrasse).
	Im Übrigen kann auch auf die Stellungnahme des Vereins «Winterthur: agil – mobil» verwiesen werden. Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).
EDU	Die EDU fordert, dass die Massnahmen zur Parkplatzbewirtschaftung erst dann umgesetzt werden, wenn Gebühren, Kontrollen und Bewilligungen mit minimalem Aufwand und ohne Mehrkosten für die Stadtkasse umgesetzt werden. Elektronische Bewilligungen, Parkgebühren ohne teuer zu installierende Automaten und ein einfach funktionierendes und zu bedienendes System sind zwingende Voraussetzungen.

	<p>Wird die Blaue Zone flächendeckend eingeführt, möchte die EDU, dass in Quartieren, in denen bisher keine Parkplätze eingezeichnet sind, weiterhin keine Parkplätze eingezeichnet werden. Analog der Unteren Endlikerstrasse. Weiter will die EDU, dass Inhaber von Parkkarten mit Ihrer Karte überall in Winterthur parkieren können. Die Zonen nach Quartieren sind abzuschaffen. Die Einführung der Blauen Zone darf nicht zum Abbau von Parkplätzen führen. Eine Erhebung der Parkplätze vor und nach der Umsetzung der Blauen Zone ist für die EDU zwingend.</p> <p>Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).</p>
FDP	<p>Die FDP Winterthur gibt zur vorliegenden Reform der drei Verordnungen eine ausgewogene Beurteilung ab. Erleichterungen (kombinierte Tag- und Nachtbewilligungen für Anwohnende) und Verbesserungen (z.B. Entlastung Stadtpolizei bei Nachtkontrolle, Abgabe von speziellen Gewerbebewilligungen) werden seitens der FDP ausdrücklich begrüsst und unterstützt.</p> <p>Kritisch zeigt sich die FDP Winterthur hingegen bezüglich der Festsetzung und der Höhe der Gebühren. Die generelle Verteuerung durch die Festsetzung der Benutzungsgebühr bereits ab 30 Minuten lehnt die FDP Winterthur ab. 60 Minuten wie bisher sollen genügen. Innerhalb von 60 Minuten kann man zentrumsnah die wichtigsten Einkäufe und Besorgungen erledigen. 30 Minuten reichen dafür nicht aus. Die Verkürzung kommt einer generellen Preiserhöhung gleich. Die Gebührenerhöhungen für Anwohnende und Gewerbetreibende lehnt die FDP ebenfalls ab.</p> <p>Im Übrigen kann auch auf die Stellungnahme des Vereins «Winterthur: agil – mobil» verwiesen werden. Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).</p>
SVP	<p>Die SVP der Stadt Winterthur steht der kommunizierten Absicht des Stadtrates, die Parkgebühren als Lenkungsmassnahme zu missbrauchen, äusserst kritisch gegenüber. Gebühren stellen Entgelte für eine bestimmte Dienstleistung des Staates dar. Diese Gebühren sollen nicht für andere Zwecke instrumentalisiert, also auch nicht als Lenkungsabgaben missbraucht werden. Ansonsten entsteht der Eindruck, dass die Stadt offenbar Gebühren erhebt, welche die eigentlichen Kosten der Leistungen übersteigen und die Stadt mit diesen Gebühren zusätzliche Einnahmen generieren will.</p> <p>Die kommunizierte Absicht des Stadtrates, mit den Parkgebühren ein «auch längerfristig gut funktionierendes Verkehrsnetz sicherzustellen» mite aufgrund der vorherrschenden Realität sowie der links-grünen und grundsätzlich autofeindlichen Verkehrspolitik von Winterthur beinahe kafkaesk an. Es geht dem Stadtrat bei diesen Vorlagen offenbar erneut darum, den motorisierten Individualverkehr einseitig und fahrlässig einzuschränken und zu verdrängen. Wenn sich die Bevölkerung nicht zu einer von der Politik beschlossenen Änderung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV, also zu einer Änderung der persönlichen Verhaltensweisen motivieren lässt, dann muss sie nach Haltung des Stadtrates offenbar dazu gezwungen werden. Dass es zur Änderung des Modalsplits und damit einhergehend der Stärkung des ÖV auch andere Vorgehensweisen als das hinlänglich bekannte «Auffahrer-Bashing» geben könnte, so die gezielte Stärkung des ÖV, scheint im Stadtrat ignoriert zu werden. Dieser erneute Angriff auf die Freiheit und gegen den motorisierten Individualverkehr ist für die SVP nur noch befremdend. Daher verlangt die SVP von der Stadt, dass die Reglementierung des Parkierens in der Stadt Winterthur nicht als Umerziehungsmassnahmen, nicht zur Verkehrssteuerung und nicht als Lenkungsabgabe missbraucht wird.</p> <p>Mit den notwendigen Massnahmen zur Entlastung einzelner Quartiere und Strassen vor dem «Pendler-Parkieren» sind die SVP hingegen einverstanden. Diese Massnahmen sind jedoch nur dort zielgerichtet und punktuell einzusetzen, wo diese Probleme auch nachweislich auftreten.</p>

	Zusammenfassend erwartet die SVP vom Stadtrat, dass er diese drei Verordnungen bürgerfreundlich in einer Verordnung zusammenfasst, auf die flächendeckende Einführung der blauen Zonen verzichtet, die Zentrums- und Quartierzonen nochmals überarbeitet und die Gebührenhöhe wie vorgeschlagen festlegt. Zudem sind die Gebühren abschliessend und konkret in der Verordnung durch den Grossen Gemeinderat festzulegen, und der Stadtrat soll auf die gewünschten Gebührenrahmen verzichten.
	Im Übrigen kann auch auf die Stellungnahme des Vereins «Winterthur: agil – mobil» verwiesen werden. Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).

2.2.2 Interessenverbände und Gewerbevertretende

Wintimobil	Vgl. oben (politische Parteien).
Winterthur: agil – mobil	Vgl. oben (politische Parteien).
TCS Ortsgruppe Winterthur	Die TCS Ortsgruppe Winterthur unterstützt die Erleichterungen (kombinierte Tag- und Nachtbewilligungen für Anwohnende) und Verbesserungen (z.B. Entlastung Stadtpolizei bei Nachtkontrolle, Abgabe von speziellen Gewerbebewilligungen) in den drei Verordnungen. Kritisch zeigt sich die TCS Ortsgruppe Winterthur hingegen bezüglich der Festsetzung und der Höhe der Gebühren. Die generelle Verteuerung durch die Festsetzung der Benutzungsgebühr bereits ab 30 Minuten lehnt der TCS ab. 60 Minuten wie bisher sollen genügen. Innerhalb von 60 Minuten kann man zentrumsnah die wichtigsten Einkäufe und Besorgungen erledigen. 30 Minuten reichen dafür nicht aus. Die Verkürzung kommt einer generellen Preiserhöhung gleich. Die massiven Gebührenerhöhungen für Anwohnende und Gewerbetreibende lehnt der TCS ab.
	Im Übrigen kann auch auf die Stellungnahme des Vereins «Winterthur: agil – mobil» verwiesen werden. Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).
Baumeisterverband	Vgl. Stellungnahme des Vereins «Winterthur: agil – mobil».
Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW)	Die Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW) teilt die Ansicht, dass Winterthur nicht für Autopendler Gratisparkplätze zur Verfügung stellen soll und begrüsst deshalb die Einführung der Blauen Zone in Wohnquartieren mit Pendlerdruck. Die flächendeckende Einführung der blauen Zone in allen Wohnquartieren erachtet die HAW jedoch als unverhältnismässig. Sie darf keinesfalls zu einer Reduktion der zur Verfügung stehenden Parkplätze führen, da sonst die vom Pendlerdruck betroffenen Quartiere keinen Nutzen daraus ziehen. Eine Erhebung der Parkplätze vor und nach der Umsetzung von Blauer Zone sei zwingend.
	Äusserst kritisch zeigt sich die HAW ausserdem gegenüber der Idee einer lenkungswirksamen Parkgebühr. Verschiedene Untersuchungen haben gezeigt, dass Gebühren im geplanten Rahmen keine oder eine kaum spürbare Lenkungswirksamkeit haben, hingegen mit grossem Aufwand und mit Umsetzungskosten verbunden sind.
	Die HAW wünscht sich ausdrücklich, dass die drei Vorlagen in einer einzigen Verordnung zusammengefasst werden.
	Im Übrigen kann auch auf die Stellungnahme des Vereins «Winterthur: agil – mobil» verwiesen werden. Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).
Junge Altstadt	Im Grundsatz schliesst sich die Junge Altstadt der Vernehmlassungsantwort von Winterthur: agil – mobil an und befürwortet auch, dass die Vorlagen in einer Vorlage zusammengefasst werden. Den Entwurf von U.A. erachtet die Junge Altstadt als sehr guten Lösungsvorschlag.
	Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).

KMU Verband Winterthur und Umgebung	Vgl. Stellungnahme des Vereins «Winterthur: agil – mobil».
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Vgl. Anhang 1 (Fragenkatalog).
Hauseigentümerverband Region Winterthur (HEV)	Für den Hauseigentümerverband Region Winterthur (HEV) ist es wichtig, dass in den Quartieren genügend öffentliche Parkplätze für die Anwohnenden und deren Besucher zur Verfügung stehen. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, begrüsst der HEV auch eine Änderung der heutigen Situation in den Quartieren. Mit einer Änderung der Parkplatzbewirtschaftung darf jedoch gemäss HEV die verfügbare Anzahl der Parkplätze in den Quartieren nicht verkleinert werden.
	Für Anwohnende sollen kostengünstige Jahresparkkarten herausgegeben werden, welche zeitlich unbeschränkt gültig sind. Auf eine zusätzliche Nachtparkgebühr soll verzichtet werden. Ausserdem sollen Anwohnende für alle ihre Autos eine Parkkarte beziehen können, auf eine Beschränkung der Parkkartenanzahl ist zu verzichten.
	Damit den Anwohnenden in den Quartieren genügend Parkplätze zur Verfügung gestellt werden können, sollen auch genügend Parkplätze auf privatem Grund möglich sein. Dies entlastet den Druck auf die Parkplätze auf dem öffentlichen Grund und ist ein Bedürfnis der Haus- und Wohneigentümer.
Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RUW)	Die vorliegenden Revisionsentwürfe «Parkplatzbewirtschaftung» der Stadt Winterthur vervollständigen die gesamtheitliche, städtische Regelung hinsichtlich Quantität und Bewirtschaftung von Parkierungsanlagen. Die RWU begrüsst die Anpassung und die dadurch erzielten, zeitgemässen Parkierungsgebühren. Die Unterteilung der Parkierungsbewilligungen für Anwohnende und ansässige Betriebe sowie für Gewerbetreibende wird als sinnvoll erachtet. Die RWU ist erfreut, dass der Stadtrat mit den vorliegenden Revisionsentwürfen zur «Parkplatzbewirtschaftung» die städtische Regelung hinsichtlich Quantität und Bewirtschaftung von Parkierungsanlagen vervollständigt. Die dadurch zu erwartende Lenkungswirkung des Mobilitätsverhaltens wird als zweckmässig gewertet.

2.2.3 Orts- und Quartiervereine

Quartierverein Breite-Vogelsang	Die Anzahl Parkplätze soll gemäss Quartierverein Breite-Vogelsang nicht reduziert werden. Wenn irgend möglich, sollte die Blaue Zone deshalb effektiv als «Zone» ausgewiesen, d.h. auf das Einzeichnen von Parkfeldern entlang der Strasse verzichtet werden. Ansonsten würde die Anzahl der nutzbaren Plätze weiter reduziert werden.
	Die Kosten sollten für Anwohnende nicht erhöht werden. Der Kauf von Tagespässen sowie Gebühren soll die heutige Nachtparkgebühr nicht übersteigen.
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Der Quartierverein Wildbach-Langgasse verweist auf den Leserbrief im Landboten (Ausgabe vom 22. März 2019) zu den Besucherkarten: <i>«Blaue Zonen verschwinden» Die Parkplatzpolitik der Stadt ist krass. Meine Verwaltung stellt keine Besucherparkplätze zur Verfügung. Ein Beispiel: Ich bekomme tagsüber Besuch mit dem Auto. Im Maximum kann der Besucher das Auto in der blauen Zone 90 Minuten abstellen. Nachher heisst es umparkieren und dauernd auf die Uhr schauen. Abends bekomme ich Besuch zum Nachtessen. Der Besuch kommt frühzeitig, die Blaue Zone verhindert ein gemütliches Beisammensein. Also kaufte ich eine Besucherkarte für 5 Franken. Wohlweislich nur etwa für zwei bis drei Stunden, bis später das Parkieren dann ohne eingestellte Parkkarte gestattet ist. Nun sollten die Karten in Zukunft mindestens das Doppelte kosten oder sogar 20 Franken,</i>

	<i>wenn es nach dem Stadtrat geht. Meiner Meinung nach ist das reine Abzockerei. Für einen ganzen Tag kann ich 10 Franken noch akzeptieren, nicht aber für nur zwei bis drei Stunden. Für einen halben Tag könnte man das Parkieren bei 5 Franken belassen (Kontrolleure gibt es ja zur Genüge). Generell 20 Franken zu verlangen, ist einfach inakzeptabel.</i>
	Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).
Quartierverein Graben-Holderplatz	Vgl. Anhang 1 (Fragenkatalog).
Bewohnerinnen- und Bewohnerverein Inneres Lind	Im erläuternden Bericht zu den Revisionsentwürfen wird mehrmals erwähnt, dass die Parkplatzbewirtschaftung zu einer erwünschten Verlagerung von Parkplätzen von öffentlichem Grund auf privaten Grund führen soll. Das darf für den Bewohnerinnen- und Bewohnerverein Inneres Lind nicht Sinn der Parkplatzbewirtschaftung und der damit verbundenen Gebührenerhebung sein. Dies aus zwei Gründen: In Quartierhaltungszonen wie dem Inneren Lind sind die Vorgärten explizit als Teil des Quartiercharakters aufgeführt: «Schmale, von einer Sockelmauer mit Zaun begrenzte Vorgärten prägen den Strassenraum». Dieser Schutz der Vorgärten darf nicht durch die Parkraumbewirtschaftung ausgehöhlt werden. Der Erhalt der quartierbildprägenden Vorgärten hat in jedem Falle Vorrang. Erfahrungen im Inneren Lind zeigen, dass mit jedem privaten Parkplatz im Vorgarten zwei Parkplätze auf öffentlichem Grund aufgehoben werden müssen.
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	Vgl. Anhang 1 (Fragenkatalog).

2.2.4 Parkhäuser

Parkhaus AG	In den letzten Jahren wurden immer mehr oberirdische Parkplätze aufgehoben, aber keine neuen geschaffen. Die Parkhaus AG würde es begrüßen, wenn private Bauprojekte mehr Einstellplätze in Tiefgaragen bauen dürften, damit die Fahrzeuge unterirdisch platziert werden können und die Strassen für das Befahren frei bleiben.
-------------	---

2.2.5 Weitere Personen

U.A.	Angeregt durch öffentliche Diskussionen und nach Einblick in die Unterlagen reichte U.A., als Stimmbürger von Winterthur, eine persönliche Vernehmlassung ein. Die vorgeschlagene Revision mit drei Verordnungen sei abzulehnen. Die Lektüre der drei vorgelegten Verordnungen motivierten U.A. zur Erstellung eines konsolidierten Entwurfs für eine einzige Verordnung über das Parkieren auf öffentlichem Grund (vgl. Anhang 2).
	Siehe auch Anhang 1 (Fragenkatalog).
M.V.	Die Winterthurer Läden leben auch davon, dass man kurz in die Stadt fährt, parkiert und Einkäufe tätigt. Wird dies massiv verteuert oder gar verhindert, weicht man gezwungenermassen in andere Gebiete (z.B. Glattzentrum) aus. Ist dies ökologisch sinnvoller? Die geplanten Tarife sind reine Abzocke und Verhinderung des Privatverkehrs. Hören Sie bitte auf, Zürich «nachzu- öffnen!»
S.V.	Vgl. Anhang 1 (Fragenkatalog).
A.V.	Vgl. Anhang 1 (Fragenkatalog).

2.3 Stimmungsbild der Fragen

Die in Anhang 1 aufgeführten Antworten und Bemerkungen zeigen die Zustimmung bzw. Ablehnung sämtlicher Teilnehmenden zu den Fragen der Vernehmlassung. Die Fragennummern beziehen sich auf diejenigen des Fragebogens.

3 Zusammenfassung der wichtigsten Forderungen

3.1 Forderung nach einer gemeinsamen Verordnung

Überblick

SVP, CVP, EDU sowie der Verein Winterthur: agil – mobil als Vertreter von CVP, FDP, SVP sowie verschiedenen Verbänden fordern, dass die drei Verordnungen in eine gemeinsame Verordnung zusammengefasst werden.

Vernehmlassungen

Für die SVP, Winterthur: agil – mobil und die HAW ist es nicht nachvollziehbar, weshalb darauf verzichtet wurde, die drei historisch gewachsenen Verordnungen in eine gemeinsame Verordnung zu vereinen. Im Sinne einer Vereinfachung bestehender Regelungen und Gesetze und einer besseren Transparenz und Verständlichkeit der Regelungen gegenüber den Bürgern fordern sie, dass die vorliegenden Verordnungen neu überarbeitet und in einer einzigen Verordnung zur Umsetzung vorgelegt werden. Die vorliegende Revision wäre nun die Gelegenheit dafür. Der Entwurf einer einzigen Verordnung nach der Vorlage von U.A. sei eine brauchbare und faire Lösung, beinhaltet viele Vereinfachungen und Verbesserungen gegenüber der vorgelegten städtischen Lösung und kann als Basis für die weitere Überarbeitung dienen.

In seinem Kommentar zum Gegenentwurf zum Vernehmlassungspaket des Stadtrates zur Bewirtschaftung des Parkraums auf öffentlichem Grund (vgl. Anhang 2) erachtet U.A. es als sinnvoll, diese Verordnungen in einer einzigen Verordnung zu konsolidieren. Für die Einwohnerinnen und Einwohner sei es eine Zumutung, sich in den drei Verordnungen zurechtfinden zu müssen. Zugleich sei das Parkieren auf dem ganzen Gebiet der Stadt umfassend zu regeln, soweit die Stadt dazu befugt ist. Zu erfassen sind daher auch die primär der Verwaltung dienenden Parkplätze. In seinem Gegenentwurf wurden grundsätzlich die heute geltenden Tarife übernommen. Allerdings wird die Regelung vereinfacht. Es geht auch darum, die von den einzelnen Verwaltungsbereichen für ihre eigenen Mitarbeitenden vorgesehenen Vergünstigungen einzuschränken und diese einheitlich zu regeln. Wer z.B. sein Fahrzeug auch ausserhalb des Pikettendienst am Arbeitsplatz abstellt, ist gebührenpflichtig. Die Begriffe wurden etwas angepasst. Statt von Dauerparkieren wird der sachgerechtere Begriff des Langzeitparkierens verwendet, sei es in der Blauen Zone oder durch regelmässiges Nachtparkieren. Als Fahrräder gelten auch die E-Bikes, nicht aber alle anderen Motorfahrräder mit Verbrennungsmotoren oder Elektroscooter. Die Verwendung von Fahrrädern soll damit gefördert werden, ohne zugleich einen nicht mehr zu ordnendem Wildwuchs zu begünstigen.

Ziel des Verordnungsentwurfs von U.A. ist in erster Linie, das Parkieren auf öffentlichem Grund für externe und interne Pendler stark einzuschränken und das Parkieren einheitlich zu ordnen. Das ist zur Vermeidung des Ausweichens in nicht geregelte Gebiete an sich am besten mit einer Gesamtlösung zu realisieren. Denkbar wäre auch eine schrittweise Erweiterung, soweit eine solche erforderlich wird. Das würde auch die Einführung insbesondere für die beauftragte Verwaltung erleichtern. Die Umsetzung der Gebührenordnung für die Schulanlagen hat aufgezeigt, wie rasch Automobilisten in Wohnquartiere ausweichen, wenn Gebühren erhoben oder neue Parkierungsregelungen eingeführt werden. Die Ausdehnung der Blauen Zonen auf immer zentrumsfernere Gebiete war bereits eine bisher gehandhabte Steuerungsmassnahme. Es ist deshalb bereits in dieser Verordnung festzuhalten, dass für das ganze Stadtgebiet grundsätzlich das Regime der Blauen Zone gilt. Die gesetzliche Basisregelung für die Blaue Zone (werktags 08.00 bis 19.00; Art. 48 Abs. 2 Bst. a SSV) ist auf Zentrumszonen zur Erleichterung des Kunden- und Besucherverkehrs ausgerichtet. Zum Schutz vor Missbrauch durch Pendler genügt jedoch die Beschränkung auf eine maximale Parkdauer von 3 Stunden. Wer nach 16.00 nach Hause kommt, kann das Auto bis am andern Morgen um 08.00 stehen lassen. Wer nach 19.00

Uhr nach Hause kommt, kann anderntags sein Fahrzeug bis 11.00 Uhr stehen lassen. So wird den Anwohnenden und ihren Besuchenden genügend Spielraum gelassen und sie werden nicht unnötig eingeschränkt. Das Ziel, Pendler fernzuhalten, wird dennoch vollumfänglich erreicht. Der Stadtrat kann abweichende Zeiten für die Gültigkeit der Regelung festlegen, falls dies erforderlich ist. In der Regel ergibt sich jedoch für solche Zonen ohnehin die Notwendigkeit, das Parkieren nur gegen Gebühr zu gestatten. Es gilt allerdings sicherzustellen, dass die Parkplatzzahl durch das Markieren derzeit noch nicht eingezeichneter Parkfelder möglichst nicht verringert wird. Das Angebot von genügend Parkraum verhindert den unsinnigen Suchverkehr.

Für die Erteilung von Langzeitparkbewilligungen sind die Regeln gemäss dem Vorschlag von U.A. enger gefasst als bisher. Wie auch der Stadtrat eingeräumt hat, will er die Anpassung der Verordnung zum Anlass nehmen, die Praxis bei der Bewilligung zur Abweichung von der Grundordnung restriktiver handzuhaben. Zudem soll durch geeignete Massnahmen die Kontrolle der Einhaltung der Bewilligungen erleichtert werden (vgl. Gegenentwurf Art. 10 Abs. 3). Anwohnende des Altstadt-kerns sollen nicht mehr Langzeitbewilligungen für Wohnzonen ausserhalb des Altstadt-kerns erhalten. Mit den Ersatzabgaben für zu errichtende Parkplätze haben die Eigentümer einen Beitrag an durch die Öffentlichkeit zu realisierende Parkierungseinrichtungen geschaffen. Diese sollen sie in erster Linie nutzen. Es gibt genügend Parkraum in den Parkhäusern während der Nacht für jene, die aus beruflichen Gründen auf ein Motorfahrzeug angewiesen sind. Es ist Sache des Stadtrates, in den städtischen Parkhäusern ein Angebot für das Nachtparkieren zu schaffen. Für Anwohnende des mit ÖV und Langsamverkehr bestens erschlossenen Altstadt-kerns, die das Motorfahrzeug nur sporadisch benötigen, ist die Miete eines Parkplatzes in einem Parkhaus oder einer privaten Abstellmöglichkeit zumutbar. Soll das Parkieren der Pendler in den Wohnzonen unterbunden werden, ist es zudem logisch, dass auch keine Langzeitparkbewilligungen in der Zone des Arbeitsplatzes erteilt werden.

Der stadträtliche Verordnungsvorschlag sieht vor, die Kontrollgebühr zeitlich abzustufen oder mehrfach zu verrechnen. Das sei gemäss U.A. nicht erforderlich. Eine Kontrolle ist gleich aufwändig, ob diese für eine Parkierungszeit von 10, 20 oder 70 Minuten erfolgt. Die Kontrollgebühr soll daher einheitlich Fr. 1.— betragen. Für die darüberhinausgehende Zeit ist eine allenfalls lagebedingt abgestufte Benützungsg Gebühr zu entrichten. Besser wäre eine für das ganze Stadtgebiet einheitliche zeitabhängige Gebühr (pro Stunde Fr. 2.--). Statt einer abgestuften Nutzungsgebühr kann auch nur die Kontrollgebühr verlangt oder das ordentliche Regime der Blauen Zone signalisiert werden. Damit entfallen die Investitionen in die teuren Parkingmeter und die entsprechenden Unterhalts- und Betriebskosten. Das Parkierregime kann durch den Stadtrat zudem durch die Regelung der Bedienungszeit und der maximalen Parkierdauer lagegerecht gesteuert werden. Die Tarife sollen in dieser Verordnung geregelt werden. Die Vergangenheit zeigt, dass diese ohnehin nur in grossen Abständen angepasst werden. Mit den Tarifen wird das Parkieren grundsätzlich gesteuert. Diese Steuerung obliegt dem Gemeinderat bzw. den Stimmbürgern. Der Stadtrat soll sich wirkungsvoll auf die Umsetzung beschränken.

Mit Blick auf Entwicklungen im Free-Floating Markt für Zweirad- und auch für Motorfahrzeuge ist einerseits zu regeln, dass die Benutzung des öffentlichen Grundes zur Bereitstellung von Free-Floating Mietfahrzeugen auf dem Gebiet der Stadt Winterthur bewilligungs- und gebührenpflichtig ist. Andererseits ist der Stadtrat zu ermächtigen, Bewilligungen für Free-Floating Mietfahrzeugen zum Dauerparkieren auszustellen. Die Signalisation von Parkplätzen in den Zentrumszonen für gehbehinderte Personen oder für Free-Floating Mietfahrzeuge ist nicht in dieser Verordnung zu regeln. Die Ziele, die der Stadtrat mit der vorgeschlagenen Revision der drei Verordnungen erreichen will, werden gemäss U.A. auch mit diesem Vorschlag erreicht. Für motorisierte Zweiradfahrzeuge ist auf die Erhebung von Gebühren zu verzichten. Diese Fahrzeuge belasten den Strassenraum und den Strassenverkehr nicht wesentlich, zudem ist das Verhältnis der transportierten Personenzahl zur durchschnittlichen Belegung in Motorwagen wesentlich besser. Ausnahmen sind bei gedeckten oder reservierten Parkplätzen vorzusehen. Neuhegi als Zentrumszone zu behandeln, geht an den Realitäten vorbei. Neuhegi ist den übrigen Quartierzentren gleichzusetzen.

3.2 Gebührenpflichtiges Parkieren auf öffentlichem Grund (E-VgP)

3.2.1 Gebührenhöhe

Ausgangslage

Ausgehend vom städtischen Gesamtverkehrskonzept des Grossen Gemeinderats vom 3. Oktober 2011 und dem stadträtlichen Grundsatzentscheid zur Parkraumplanung vom 21. September 2016 wurde festgelegt, dass grundsätzlich alle Parkplätze auf dem öffentlichen Grund der Stadt Winterthur zu bewirtschaften sind. Parkieren an zentralen Lagen darf einen angemessenen Betrag kosten. Der geografischen Lage und der Grösse der Stadt Winterthur entsprechend ist ein Vergleich zur Stadt Zürich und anderen Städten in der Ostschweiz durchaus sachgerecht. Ein Vergleich zum süddeutschen Raum sowie zu den Industriezonen in Wallisellen und beim Glattzentrum drängt sich aufgrund der strukturellen Unterschiede nicht zwingend auf.

Überblick

Die Grünen fordern höhere Gebühren.

GLP und Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP sind mit dem Vorschlag des Stadtrats einverstanden.

FDP, SVP, CVP, EDU sowie der Verein Winterthur: agil – mobil als Vertreter von CVP, FDP, SVP sowie verschiedenen Verbänden fordern tiefere Gebühren.

Kurzfristiges und langfristiges Parkieren

Art. 3 Kurzfristiges Parkieren in Stadt- und Quartierzentren

¹ In den Stadt- und Quartierzentren gemäss Art. 5 gilt das Abstellen eines Motorfahrzeugs auf einem gebührenpflichtigen Parkplatz während maximal 30 Minuten als kurzfristiges Parkieren.

² Für das kurzfristige Parkieren wird nur eine Kontrollgebühr erhoben.

³ Die Kontrollgebühr beträgt Fr. 1.- für 30 Minuten. Für das weniger als 30 Minuten dauernde Parkieren wird die Kontrollgebühr vom Stadtrat festgesetzt. Sie beträgt in den Zentrumszonen mindestens Fr. -.50.

Art. 4 Längerfristiges Parkieren in Stadt- und Quartierzentren

¹ In den Stadt- und Quartierzentren gemäss Art. 5 gilt das Abstellen eines Motorfahrzeugs auf einem gebührenpflichtigen Parkplatz während mehr als 30 Minuten als längerfristiges Parkieren, wofür neben einer Kontroll- auch eine Benutzungsgebühr erhoben wird.

² Die Kontrollgebühr beträgt Fr. 1.- für die ersten 30 Minuten und hernach Fr. 1.50 pro 60 Minuten.

³ Zusätzlich ist ab einer Dauer von 30 Minuten eine Benutzungsgebühr zu entrichten, deren Höhe vom Stadtrat festgesetzt wird. Sie beträgt grundsätzlich maximal Fr. 2.-, für schwere Motorwagen maximal Fr. 4.- für jeweils 60 Minuten.

Vernehmlassungen

Zur Gebührenhöhe

Die Grüne Winterthur beantragt Änderungen bei der Gebührenhöhe mit dem Ziel, die Lenkungswirkung zu verstärken. Im städtischen Raum ist der Verkehrsraum (Strasse und Parkplätze) knapp. Der private motorisierte Individualverkehr (in der Folge "MIV" genannt) ist bezüglich dessen Nutzung besonders ineffizient. Die rund 40% Modalsplit des MIV belegen/benutzen im städtischen Raum rund 80% der Verkehrsfläche. Die übrigen 20% müssen sich Fussgänger, Velofahrer und Busse teilen, notabene die Mehrheit der zurückgelegten Personen-Wege in Winterthur. Es ist aus diesem Ungleichgewicht betrachtet richtig, mit einer Lenkungswirkung anzustreben, den MIV Anteil weiter zu senken. Was im Übrigen auch Zielsetzung gemäss behördenverbindlichem, kommunalem Richtplan sowie übergeordneter Planungen (regional und kantonal) ist. Im Vergleich zu den Kosten eines Tickets für den öffentlichen Verkehr sind die Parkplatzgebühren zu tief. Deshalb beantragen die Grünen folgende Neuformulierungen:

Art. 3 Abs. 3 E-VgP

«Die Kontrollgebühr beträgt fix Fr. 1.- für die ersten, angebrochenen 30 Minuten».

Begründung: Die Kontrollgebühr soll fix einen Franken betragen. Auch nur kürzer parkierende Fahrzeuge lösen den gleichen, wenn nicht sogar eher höheren Kontrollaufwand aus.

Art. 4 Abs. 2 E-VgP

«Die Kontrollgebühr beträgt fix Fr. 1.- für die zweiten, angebrochenen 30 Minuten und hernach fix Fr. 1.50 pro angebrochenen, weiteren je 60 Minuten». Begründung: Bei kurzen Parkierzeiten ist der Kontrollaufwand am grössten, nach einer Stunde soll der Tarif angemessen sinken, aber immer pro angebrochener Zeiteinheit fix verrechnet werden.

Art. 4 Abs. 3 zweiter Satz E-VgP

«Zusätzlich ist ab einer Dauer von 30 Minuten eine Benutzungsgebühr zu entrichten, deren Höhe vom Stadtrat festgesetzt wird. Sie beträgt grundsätzlich minimal Fr. 1.50.-, maximal Fr. 3.-, für leichte, minimal Fr. 3.-, maximal Fr. 6.- für schwere Motorwagen, für jeweils 60 Minuten». Begründung: Um eine hinreichende Lenkungswirkung zu erzielen, müssen auch Minimalwerte gesetzt werden.

Das kurzfristige Parkieren in Zentrumszonen soll für die SVP grundsätzlich gebührenbefreit sein, d.h. es sind auch keine Kontrollgebühren zu erheben. Die Dauer von 30 Minuten (Art. 3 Abs. 1 E-VgP) sei zu kurz und etwas kleinlich. Wenn jemand Besorgungen und Einkäufe macht, reichen 30 Minuten oftmals kaum aus. Sogar ein einfacher Herrenfriseurbesuch dauert länger. Diese Regelung kommt einer weiteren Schwächung und Einschränkung des Gewerbes und der kleinen Läden in der Altstadt und den Quartierzentren gleich und wird das „Lädelisterben“ forcieren und die grossen Einkaufszentren bevorteilen.

Die SVP beantragt deshalb, dass das Parkieren bis 60 Minuten als kurzfristiges Parkieren gilt. Für das Parkieren im Stadtzentrum sowie in den Quartierzentren bis zu 30 Minuten (vgl. Art. 3 Abs. 3) soll gemäss SVP lediglich eine Parkgebühr (dabei ist für den Bürger unerheblich ob Kontroll- oder Benutzungsgebühr) von Fr. 1.00 pro 30 Minuten erhoben werden, sprich eine Stunde Parkieren soll Fr. 2.00 kosten. Als Korrelat zum Antrag der SVP zum kurzfristigen Parkieren soll erst Parkieren ab 60 Minuten als längerfristiges Parkieren gelten. Für das Parkieren im Stadtzentrum sowie in den Quartierzentren soll lediglich eine Parkgebühr (dabei ist für den Bürger unerheblich ob Kontroll- oder Benutzungsgebühr) von Fr. 1.00 pro 30 Minuten erhoben werden, sprich eine Stunde Parkieren soll Fr. 2.00 kosten, zwei Stunden Parkieren kosten Fr. 4.00 und so weiter.

Für die FDP ist die Verkürzung von 60 auf 30 Minuten eine rein verkehrspolitische und fiskalische Massnahme, die dazu führt, dass das Parkieren verteuert wird. Zudem reichen 30 Minuten nicht aus, um zu einem günstigen Tarif auf der Basis der Kontrollgebühr Einkäufe in der Altstadt zu tätigen. Benutzungsgebühren sind gemäss FDP und TCS erst ab 60 Minuten zu erheben.

Dort, wo gebührenpflichtige Parkplätze vorhanden sind, soll nach Ansicht der CVP, EDU, HAW, Jungen Altstadt sowie des Vereins Winterthur: agil – mobil für das kurzfristige Parkieren eine Mindestgebühr erhoben werden, aber nur diese Kontrollgebühr. Als «kurzfristig» erachten sie eine Zeit von mehr als 30 Minuten, also konkret fordern sie die Erhöhung auf 60 Minuten, wie bisher.

CVP, EDU, die HAW, Junge Altstadt und Winterthur: agil – mobil können einer massvollen Gebührenerhöhung zustimmen. Die Vorlage bietet aber Hand, dass die Gebühren um 300% erhöht werden, was definitiv zu viel ist. Die CVP findet die Bandbreite der möglichen Tarife zu hoch. Eine mögliche Erhöhung um 300 % sei nicht vertretbar und schadet im schlimmsten Fall, wie bereits erwähnt, nur der Attraktivität der Innenstadt. Der Betrag liegt nur knapp unter dem Maximum von Zürich, wobei die «Konkurrenz» in Frauenfeld, Schaffhausen und im Süddeutschen Raum liegt. Zudem besteht die Gefahr, dass Winterthur als Stadt unattraktiv wird, und es gilt auf jeden Fall zu verhindern, dass das Zentrum verödet. Winterthur soll als Wohn-, Bildungs- und Kulturstadt attraktiv bleiben dazu gehört ein lebhaftes, abwechslungsreiches Angebot in der Innenstadt.

Die stadträtliche Haltung, sich an die Gebühren anderer Städte anzulehnen, ist für die SVP nicht schlüssig. Winterthur steht zu diesen Städten in Konkurrenz betreffend Konsum, Einkauf, Unterhaltung und Kultur, Gewerbe und Wirtschaft. Somit sind konkurrenzfähige und nicht abschreckende Gebühren zu erheben.

Kritisch zeigt sich auch die TCS Ortsgruppe Winterthur bezüglich der Festsetzung und der Höhe der Gebühren. Die generelle Verteuerung durch die Festsetzung der Benutzungsgebühr

bereits ab 30 Minuten lehnt der TCS ab. 60 Minuten, wie bisher, sollen genügen. Innerhalb von 60 Minuten kann man zentrumsnah die wichtigsten Einkäufe und Besorgungen erledigen. 30 Minuten reichen dafür nicht aus. Die Verkürzung kommt einer generellen Preiserhöhung gleich. Die massiven Gebührenerhöhungen für Anwohnende und Gewerbetreibende lehnt der TCS ab.

Die HAW will konkurrenzfähige und nicht geschäftsverhindernde Gebühren erheben. Z.B.: Kontrollgebühr für die ersten 30 Minuten CHF 1.- und für alle weiteren 30 Minuten eine Benutzungsgebühr von CHF 1.-.

Das kurzfristige Parkieren sollte gemäss Wohnbaugenossenschaft Schweiz auf 60 Minuten beibehalten werden, da ansonsten eine Verdrängung der Parkierungswilligen auf die übrigen Gebiete und deren Anwohnende zu befürchten ist.

Im Stadtzentrum sollten nach Ansicht der Parkhaus AG die Fahrzeuge in Tiefgaragen/Parking abgestellt oder die Dauer auf 30 Minuten reduziert, in Quartierzentren sollten die 60 Minuten beibehalten werden.

U.A.: Gesteigerter Gemeingebrauch kostet. Wo das Parkplatzangebot knapp ist und damit das kürzerfristige Parkieren für das Einkaufen erschwert wird, kann auch das Regime der Blauen Zone mit einstündiger Parkierung verfügt werden. Parkgebühren sind nicht zwingend.

Zum Vergleich mit anderen Städten

Der Vergleich der Parkgebühren zwischen der Stadt Zürich und den Städten der Ostschweiz und die Einmüttung der Winterthurer Gebühren dazwischen erscheint der SVP, CVP, EDU, HAW, Jungen Altstadt sowie dem Verein Winterthur: agil – mobil als wenig zielführend bzw. falsch. Winterthur stehe, was Konsum, Einkauf, Unterhaltung, Gewerbe und Kultur betrifft, in Konkurrenz zu den Städten der Ostschweiz und des Süddeutschen Raumes sowie der Industriezonen in Wallisellen und dem Glattzentrum, nicht aber zu Zürich. Deshalb seien die Parkgebühren zwingend an diesen Destinationen auszurichten und konkurrenzfähig zu diesen Gebieten zu halten. Höhere Gebühren als die von uns erwähnten von Fr. 1.- pro 30 min. sind dabei wirtschaftsfeindlich und geschäftsschädigend. Mit tieferen Gebühren könnte Winterthur in diesem Konkurrenzkampf aber attraktiver werden. Ausserdem ist festzuhalten, dass der Modalsplit zwischen ÖV und Auto nur marginal durch die Höhe der Gebühren beeinflusst werden kann. Vielmehr werden dadurch die Destination des Autofahrers und die effektiv gefahrenen Kilometer beeinflusst. Wenn Winterthur prohibitiv Autofahrer fernhalten und zu weiter entfernten Destinationen umleiten will, kann das mit (zu) hohen Gebühren erreicht werden. Nachhaltig und umwelt-schonend wäre das aber nicht.

Zweifel an der Lenkungswirkung

SVP, CVP, EDU, HAW, Jungen Altstadt sowie dem Verein Winterthur: agil – mobil zweifeln ausserdem an der Lenkungswirksamkeit der Parkgebühren. Verschiedene wissenschaftliche Untersuchungen (z.B. Fehr Advice, Juni 2018: «Der Mensch im Verkehr – ein Homo Oeconomicus») haben gezeigt, dass Gebühren im geplanten Rahmen keine oder eine kaum spürbare Lenkungswirksamkeit haben (der Verkehr wird lediglich umgelenkt, aber nicht vermindert), hingegen mit grossem Aufwand und mit Umsetzungskosten verbunden sind. Es stellt sich ihnen deshalb grundsätzlich die Frage, ob denn die verkehrspolitischen Ziele mit diesen Massnahmen auch nur ansatzweise erreicht werden oder ob Regelungen mit negativer Aussenwahrnehmung lediglich den Standort Winterthur schwächen, ohne verkehrstechnische Vorteile zu bringen. Sie fordern deshalb, dass die dereinst beschlossenen Massnahmen erst dann umgesetzt werden, wenn Gebühren, Kontrollen und Bewilligungen mit minimalem Aufwand und ohne Mehrkosten für die Stadtkasse umgesetzt werden können. Elektronische Bewilligungen, Parkgebühren ohne teuer zu installierende Automaten und ein einfach funktionierendes und zu bedienendes System sind zwingende Voraussetzungen.

3.2.2 Gebührenrahmen für den Stadtrat

Überblick

GLP, Grüne und Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP sind mit der Regelung einverstanden, wonach der Grosse Gemeinderat einen Maximalbetrag für die Benutzungsgebühr bestimmt und der Stadtrat bis zu dieser Limite die Parkgebühren festlegen und der weiteren Entwicklung entsprechend flexibel anpassen kann.

FDP, SVP, CVP, EDU sowie der Verein Winterthur: agil – mobil als Vertreter von CVP, FDP, SVP sowie verschiedenen Verbänden sprechen sich gegen eine Delegationsbefugnis des Stadtrats aus.

Vernehmlassungen

GLP und Wintimobil beantragen, dass der GGR auch Minimalgebühren festlegt.

Die SVP fordert den Stadtrat auf, in der Verordnung konkrete Gebührenansätze und nicht Bandbreiten oder Rahmenansätze für die Gebühren festzulegen. Allenfalls notwendige Anpassungen der Gebühren sollen nicht durch den Stadtrat erfolgen, sondern im normalen demokratischen Prozess. Dem Stadtrat sind weiter keinerlei Kompetenzen für die genaue Ausgestaltung und Höhe der Benutzungsgebühren zu übertragen. Dies aus grundsätzlichen Überlegungen heraus. Die Ansätze sollen in der Verordnung transparent und sauber geregelt werden. Es gibt keine Notwendigkeit und keine stichhaltigen Gründe, welche es notwendig machen, dass der Stadtrat die Verkehrs- und Parkplatzpolitik ohne demokratische Prozesse und die saubere Regelung in einer Verordnung gestalten soll. Gebühren und damit auch Parkgebühren sind Entschädigungen für eine Leistung bzw. den Bezug einer Leistung. Keinesfalls aber sind Gebühren als Lenkungsmassnahme zu missbrauchen. Der Missbrauch dieser Gebühren und deren Höhe als Umerziehungsmassnahme lehnen wir aus grundsätzlichen und freiheitlichen Überlegungen ab. In der Verordnung sollen die genauen Ansätze durch den Grossen Gemeinderat geregelt werden und dem Stadtrat sind keine Kompetenzen zu übertragen.

Die Kompetenz zur Erhöhung der Parkplatzgebühren soll gemäss CVP und EDU durch den GGR geregelt werden.

Für die FDP und den TCS wird eine Gebührendelegation bei den aktuellen und künftigen politischen Konstellationen in der Konsequenz zur Folge haben, dass der «Maximalbetrag» erhöht werden und der Stadtrat die Limite nach oben anpassen wird.

Winterthur: agil – mobil, die Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW) sowie die Junge Altstadt verlangen, dass in der Verordnung die genauen Ansätze durch den Grossen Gemeinderat geregelt werden sollen. Diese Gebühren sind tiefer als die Obergrenze des vorgeschlagenen Spielraumes festzusetzen. Die HAW fordert den Stadtrat auf, in der Verordnung konkrete Gebührenansätze und nicht Bandbreiten oder Rahmensätze festzulegen. Künftige Anpassungen der Gebühren sollen nicht durch den Stadtrat erfolgen, sondern dem ordentlichen demokratischen Prozess unterliegen.

Beim Bemessen der Erhöhung ist gemäss Wohnbaugenossenschaft Schweiz zu berücksichtigen, dass dies zu einem Standortnachteil für die betroffenen Betriebe und Anwohnende führen kann.

3.2.3 Zentrumszonen

Überblick

FDP, GLP, Grüne und Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP sind damit einverstanden, dass in den Zentrumszonen ausschliesslich gebührenpflichtige Parkplätze angeboten werden.

SVP, CVP, EDU sowie der Verein Winterthur: agil – mobil als Vertreter von CVP, FDP, SVP sowie verschiedenen Verbänden akzeptieren den Vorschlag des Stadtrats in der Zentrumszone Altstadt. Hingegen wollen sie Neuhegi nicht als Zentrumszone gelten lassen, sondern als Quartierzentrum einstufen.

Vernehmlassungen

GLP, Grüne und Wintimobil beantragen, die Zentrumszone Innenstadt im Bereich der Inneren Lind (entlang Palmstrasse, Bahnstrasse und Bahnlinie bis Lindstrasse) zu vergrössern.

Die Zentrumszone Innenstadt ist für CVP, EDU, die Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), Junge Altstadt und den Verein Winterthur: agil – mobil nachvollziehbar und akzeptabel begrenzt, wenn auch relativ weit gefasst.

Neuhegi ist für SVP, CVP, EDU, die Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), Junge Altstadt, Wohnbaugenossenschaft Schweiz sowie den Verein Winterthur: agil – mobil nicht als Zentrumszone zu betrachten und soll wie ein Quartierzentrum mit massiv reduziertem Perimeter behandelt werden. Der entsprechende Perimeter für Neuhegi sei deshalb nochmals zu überarbeiten und zu redimensionieren. Es soll auch in Neuhegi die Möglichkeit geben, Blaue Zonen einzurichten bzw. beizubehalten.

Die Klassierung von Neuhegi als parkierungstechnische Zentrumszone erscheint der SVP angesichts der tatsächlichen Verhältnisse vor Ort geradezu als widersinnig und kontraproduktiv. Die Zentrumsentwicklung in Neuhegi sei mehr Wunsch als Realität und eine Verschärfung des dortigen Parkregimes schade einmal mehr den dort ansässigen Lokalen und Gewerbebetrieben. Die SVP hält es nicht für statthaft, dass ein Festhalten am Wunsch und am gescheiterten Konzept der bipolaren Stadt den dort ansässigen Betrieben zum Nachteil gereichen soll. Im Gegenteil wäre es für Neuhegi und die weitere Entwicklung schädlich und gefährlich, wenn dort eine parkierungstechnische Zentrumszone eingerichtet würde. Die Zentrumszone soll sich auf das Stadtzentrum beschränken. Aus Sicht SVP wäre es allenfalls nicht einmal notwendig, Neuhegi als Quartierzentrum zu definieren. Wenn dies aber doch so umgesetzt wird, dann soll der Perimeter des Quartierzentrums massiv verkleinert werden. Der aktuelle Vorschlag sei absurd weit gefasst.

Dem Quartierverein Wildbach-Langgasse scheint die Zentrumszonendefinition willkürlich. Diese sollte auf das Stadtzentrum beschränkt sein und ausserhalb sind Blaue Zonen vorzusehen.

Die Definition der Zentrumszone Altstadt ist für U.A. nicht hilfreich. Soweit oberirdische Parkplätze zugelassen werden sollen, können in dem Bereich zwischen Altstadtperimeter und Zentrumszone Innenstadt auch Benutzungsgebühren erhoben werden. Das Regime Blaue Zone (1 Stunde) kann allerdings genauso zielführend sein. Wo sich die einstündige Parkierdauer als zu kurz erweist, kann auch gebührenpflichtiges Parkieren zugelassen werden. Es ist im Auge zu behalten, dass im Bereich des gebührenpflichtigen Parkierens Langzeitparkieren nur in der Nacht, d.h. wenn an sich gebührenfrei parkiert werden kann, zulässig sein kann. Neuhegi ist für U.A. keine Zentrumszone, sondern als Quartierzone zu kategorisieren. Von der bipolaren Stadt soll man sich ja mittlerweile wieder verabschieden und mehr auf die Quartiere fokussieren. In der engeren Zentrumszone Innenstadt (Altstadtperimeter) sollten keine überirdischen Parkplätze angeboten werden, die nicht in einem Parkleitsystem integriert sind. Motorwagen gehören im Zentrum in Parkhäuser, soweit diese Fahrzeuge nicht für den Güterumschlag oder Zubringerfahrten benötigt werden.

Der Quartierverein Wildbach-Langgasse fordert Blaue Zonen in Neuhegi.

3.2.4 Quartierzentren

Überblick

GLP und Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP fordern eine Vergrösserung der Quartierzentren.

CVP und der Verein Winterthur: agil – mobil als Vertreter von CVP, FDP, SVP sowie verschiedenen Verbänden sind mit der Festlegung der Grenzen der vier Quartierzentren einverstanden.

SVP und EDU fordern eine Verkleinerung der Quartierzentren.

Vernehmlassungen

GLP und Wintimobil sind der Meinung, dass die Grenzen bei den Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen weiter gefasst werden sollten. Als Beispiel eines weiteren Perimeters kann Oberwinterthur dienen. Die Grenzziehung sollte entlang von Strassen erfolgen und nicht entlang von Parzellen.

Auch wenn für CVP, die Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), Junge Altstadt, Parkhaus AG, der Quartierverein Wohnliches Geiselweid sowie der Verein Winterthur: agil – mobil die Grenzen mehr als grosszügig gelegt sind, stimmen sie der Festlegung zu. Sie sehen viele Strassen, die nicht mehr wirklich zu den Zentren gehören und wo Anwohnende keine Dauerparkmöglichkeit mehr vor Ihrer Liegenschaft haben werden. Diese Situation ist zu verhindern, und Parkgebühren sind nur dort einzuführen, wo keine Anwohnende auf Parkmöglichkeiten angewiesen sind.

Die SVP unterstützt zwar die Einführung der vier Quartierzentren (plus Neuhegi), aber die entsprechenden Grenzen sind zu weit gefasst und sollen adäquat verkleinert werden. Die Grenzen sind auch der EDU viel zu grosszügig ausgelegt. Gerade in Oberwinterthur sei diese auf den Bereich mit Geschäften zu beschränken.

Die Ausweitung der gebührenpflichtigen Parkplätze bedeutet für die Wohnbaugenossenschaft Schweiz ein Standortnachteil und führt zu einem Druck auf die Parkierungszonen ausserhalb der Quartierzonen und somit auf Parkplätze für Anwohnende.

Der Quartierverein Wildbach-Langgasse fordert nur Blaue Zonen. Ebenso dürfte für U.A. das Regime Blaue Zone 1 Stunde meist genügen.

Für FDP und TCS ist die Blaue Zone in den Quartierzentren in Ordnung. Die Benutzungsgebühren sollen aber erst ab 60 Minuten erhoben werden.

3.2.5 Motorräder und andere Fahrzeuge

Überblick

GLP und Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP sind mit einer Ausdehnung der Gebührenpflicht auf alle Motorfahrzeuge einverstanden.

SVP, CVP, EDU und der Verein Winterthur: agil – mobil als Vertreter von CVP, FDP, SVP sowie verschiedenen Verbänden sind mit der Ausdehnung der Gebührenpflicht auf alle Motorfahrzeuge nicht einverstanden.

Vernehmlassungen

GLP und Wintimobil fordern, dass bei der Aufhebung der Gebührenpflicht für einzelne Kategorien von Motorfahrzeugen die Höhe der CO2 Emissionen pro Kilometer eine Rolle spielen soll.

Der CVP ist es auch wichtig, dass genügend Parkplätze für Motorräder, Roller, Spezialvelos und E-Bikes zur Verfügung stehen.

Gemäss CVP, EDU, HAW, Junge Altstadt und Winterthur: agil – mobil Motorräder sollen Motorräder weiterhin explizit ausgenommen sein. Weitere Ausnahmen sollen ebenfalls möglich sein und in der Verordnung namentlich erwähnt werden. Ihrer Meinung nach besteht nicht nur betreffend Motorräder eine Unklarheit. Deshalb wäre es wünschenswert, wenn klare Regelungen für Motorräder bestünden, diese aus der Verordnung ausgenommen oder eventuell sogar eigene Parkplätze dafür geschaffen würden. Für die folgenden Fahrzeuge und Vehikel sind die Regelungen der Benützung des öffentlichen Grundes aus ihrer Sicht nicht klar:

- Grosser Platzbedarf von Velos mit Anhängern (z.B. separate Parkplätze etc.)
- Grosser Platzbedarf von «zweirädrigen Karretten» (z.B. separate Parkplätze etc.)
- Die neueste Entwicklung der Elektro-Scooter
- Gedeckte Veloabstellplätze (z.B. Velostationen, die mit «Zwang» benützt werden müssen)
- Die damit verbundenen allfälligen Gebühren
- Wenn nicht in der PP-Verordnung geregelt, sollte ein entsprechender Hinweis auf die allenfalls andernorts festgehaltenen Regeln gemacht werden.

Die SVP will Motorräder als gute und effiziente Alternative zum Personenwagen weiterhin explizit von der Gebührenpflicht ausnehmen. Es erschliesst sich ihr nicht, wieso die platzsparenden Motorräder nun den Personen- und Lastwagen gleichgestellt werden sollen. Weiter sollen alle Ausnahmen abschliessend in der Verordnung geregelt sein und nicht durch den Stadtrat erlassen werden können.

Für Zweiradfahrzeuge sollen gemäss U.A. keine Gebühren erhoben werden. Zweiradfahrzeuge – auch motorisierte – sind im Vergleich mit den Motorwagen in allen Bereichen (Platzbedarf in Verkehr und beim Parkieren, Verbrauch, CO₂-Ausstoss) am effizientesten. Indem man diesen Fahrzeugen etwas mehr Freiheit lässt, belohnt man deren Nutzer gewissermassen. Dazu kommt: Man muss nicht alles immer komplizierter machen als nötig.

3.2.6 Betriebszeiten / Bewirtschaftungszeiten

Die SVP fordert, dass die Betriebszeiten (Bewirtschaftungszeiten) der kostenpflichtigen Parkplätze lediglich so auszugestalten sind, dass damit dem Pendlerdruck entgegengewirkt werden kann. Ausserhalb der Pendlerzeiten sei auf eine Bewirtschaftung zu verzichten, und es sollen die normalen Regelungen für das Parkieren in der blauen Zone gelten. Konkret schlägt die SVP Bewirtschaftungszeiten von Montag bis Freitag, 06.30 Uhr bis 18.00 Uhr vor.

Für den Hauseigentümergebiet Winterthur soll die Bewirtschaftungszeit so gewählt werden, dass das Parkieren von Pendlern in den Quartieren verhindert und die Anwohnenden und deren Besucher nicht unnötig behindert werden. Dafür reiche eine Bewirtschaftungszeit von 8.00 bis 17.00 Uhr aus. Für Pendler sollen geeignete Park and Ride Anlagen erstellt werden.

Die Bewirtschaftungszeit soll gemäss HAW einzig zum Ausschluss von Pendlern dienen und nicht die Besucher oder Anwohnende unnötig behindern. Eine Kürzung der Bewirtschaftungszeit von 08.00 bis 17.00 reicht dazu aus.

3.2.7 Vollzug

Die SVP beantragt, Art. 7 Abs. 2 E-VgP ersatzlos zu streichen. Dem Stadtrat seien aus grundsätzlichen Überlegungen heraus keinerlei Kompetenzen für die Gewährung von Ausnahmen und Parkzeitbeschränkungen zu erteilen. Die Ansätze sollen in der Verordnung transparent und sauber geregelt werden. Es gibt keine Notwendigkeit und keine stichhaltigen Gründe, die es notwendig machen, dass der Stadtrat die Verkehrs- und Parkplatzpolitik ohne demokratische Prozesse und saubere Regelung in einer Verordnung gestalten soll.

3.3 Blaue Zone (E-PBZ)

3.3.1 Gebührenrahmen für den Stadtrat

Überblick

FDP, GLP und Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP sind mit der Regelung einverstanden, wonach der Grosse Gemeinderat einen Gebührenrahmen für die verschiedenen Parkierungsbewilligungen setzt, in dessen Bandbreite der Stadtrat die einzelnen Gebühren festlegt und der weiteren Entwicklung folgend flexibel anpassen kann.

SVP, CVP, EDU sowie der Verein Winterthur: agil – mobil als Vertreter von CVP, FDP, SVP sowie verschiedenen Verbänden sprechen sich gegen eine Delegationsbefugnis des Stadtrats aus.

Vernehmlassungen

Die SVP fordert den Stadtrat auf, in der Verordnung konkrete Gebührenansätze und nicht Bandbreiten oder Rahmenansätze für die Gebühren festzulegen. Allenfalls notwendige Anpassungen der Gebühren sollen nicht durch den Stadtrat erfolgen, sondern im normalen demokratischen Prozess. Die vorgeschlagenen Gebühren seien massiv zu hoch angesetzt. Es erscheint der SVP, dass die Gebührenhöhe nicht auf dem effektiven Verwaltungsaufwand basiere, sondern eine politische Komponente enthalte, welche sich wiederum gegen den MIV richtet. Dies

sei bei Gebühren nicht statthaft. Diese hohen Gebühren belasten unnötigerweise die ansässigen Gewerbebetriebe und KMU, welche Steuern zahlen und Arbeitsplätze schaffen. Die SVP fordert daher, dass die Jahresgebühr einheitlich bei Fr. 200.00 und die Gebühr für eine Tagesbewilligung auf Fr. 10.00 festgelegt wird.

Der Kommentar zu Art. 9 Abs. 2 lit. c und lit. d: «Die Kosten von heute Fr. 80.- für eine Parkierungsbewilligung für Gewerbebetreibende (Gewerbebewilligung für alle Zonen) stehen in einem Missverhältnis zum Nutzen, welchen Bewilligungsinhabende aus der Bewilligung ziehen und sollen bezüglich Höhe mit anderen Städten vergleichbar sein» muss gemäss SVP als Affront gegen jeden kleinen Handwerker, Gewerbebetreibenden und auf Fahrzeuge angewiesene KMU verstanden werden. Der Inhaber einer solchen Bewilligung zieht primär nur den Nutzen daraus, dass er seiner geschäftlichen Tätigkeit überhaupt nachgehen kann. Die Stadt aber zieht aus dieser geschäftlichen Tätigkeit den Nutzen von Arbeitsplätzen und Steuererträgen. Somit ist auf solche Kommentare und die entsprechende Umsetzung zu verzichten. Des Weiteren erwartet die SVP vom Stadtrat, dass er die Verordnung so ausgestaltet, dass Jahresbewilligungen nur inländischen Betrieben ausgestellt werden und ausländische Betriebe maximal Tagesbewilligungen erwerben können.

Nach Ansicht von CVP, EDU, HAW, Junge Altstadt und Winterthur: agil – mobil soll der Grosse Gemeinderat als Legislative im Rahmen der Verordnung die konkreten Gebühren festlegen. Die Höhe der Gebühren soll sich am Vernehmlassungsvorschlag orientieren, aber keinesfalls den Spielraum voll ausschöpfen.

Die Gebühren sind gemäss U.A. abschliessend vom Gemeinderat festzulegen und zwar für alle Arten von Parkplätzen. Die Flexibilität des Stadtrates in diesem Bereich wäre wohl fremdgesteuert, weil er entweder mehr Geld kassieren will oder weil er von aussen unter Druck gerät. Beides gelte es zu vermeiden.

3.3.2 Anwohnende und ansässige Betriebe

Ausgangslage

Art. 3 Abs.1 E-PBZ sieht vor, dass Einwohnerinnen und Einwohner sowie Betriebe für jeden auf ihren Namen und ihre Winterthurer Adresse eingelösten leichten Motorwagen eine Parkierungsbewilligung erhalten, wenn ihr Wohnsitz oder ihr Betriebsdomizil innerhalb der Blauen Zone liegt.

Um eine drohende Unterwanderung der PPVO abzuwenden, wurde mit einem neuen Absatz 4 von Art. 3 E-PBZ vorgesehen, dass Personen und Betriebe, welche in Liegenschaften domiziliert sind, für die gemäss PPVO die minimal erforderliche Parkplatzzahl herabgesetzt wurde, keine Parkierungsbewilligung erhalten sollen. Reichen die Parkplätze bei solchen autoarmen oder autofreien Liegenschaften nicht aus, sind gemäss Art. 5 Abs. 3 lit. c und Art. 6 Abs. 3 E-PPVO die erforderlichen Parkplätze nachträglich zu erstellen, bevor auf den öffentlichen Grund ausgewichen wird.

Überblick

Grüne und Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP fordern eine andere Grundlage für den Bezug einer Parkierungsbewilligung.

SVP, CVP, EDU und der Verein Winterthur: agil – mobil als Vertreter von CVP, FDP, SVP sowie verschiedenen Verbänden sind mit der Weiterführung der heutigen Praxis einverstanden.

Vernehmlassungen

Die SVP unterstützt Art. 3 Abs. 4 E-PBZ ausdrücklich und stimmt diesen Überlegungen und den Ausführungen des Stadtrates ausdrücklich zu.

Die wesentlichste Einwendung von Wintimobil und den in diesem Verein zusammengeschlossenen Parteien betrifft die Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone. Die auf eine Person und Wohnadresse eingelösten leichten Motorfahrzeuge können nicht Bezugsgrösse für die Berechtigung zum Bezug einer Parkierungsbewilligung sein. Vielmehr soll für die

Anzahl der Parkplätze pro Parzelle/Liegenschaft/Betrieb die Parkplatzverordnung (PPVO) Anwendung finden. Die maximal mögliche Anzahl von Parkplätzen wird gemäss Festlegungen in der PPVO ermittelt und die Anzahl Parkierungsbewilligungen daraus abgeleitet: falls die maximale Anzahl bereits auf privatem Grund erstellt ist, soll keine zusätzliche Parkierungsbewilligung für den öffentlichen Grund abgegeben werden. Andernfalls kann die Differenz abgegeben werden. Dieser Grundsatz hat auch Auswirkungen auf Art. 11 E-PBZ (Verfahren), indem das Gesuch für eine Parkierungsbewilligung über die bereits vorhandenen Parkplätze auf privatem Grund Auskunft geben muss. Das erfordert einen regulatorischen Mehraufwand, welcher in Kauf zu nehmen ist.

Bei den Bedingungen zur Vergabe von Parkkarten für Anwohnende und Gewerbe beantragen die Grünen Winterthur nachfolgende Änderungen. Die Basis für die Kalkulation und Berechtigung bezüglich privater und gewerblicher Parkplätze für Grundstücke mit Wohn- und/oder gewerblicher Nutzung in der Stadt Winterthur soll bei der PPVO liegen. Dort wird in Abhängigkeit von Normwerten und Verkehrserschliessung definiert, wie viele Parkplätze an einem bestimmten Ort maximal zulässig sind. Dies gilt für das ganze Stadtgebiet, grundsätzlich auch für die Altstadt. Mit den Festlegungen in der Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone dürfen diese Bestimmungen nicht derart unterwandert werden, dass für Private und Gewerbe deutlich mehr Parkraum unmittelbar neben den Grundstücken (im öffentlichen Raum) zur Verfügung steht. Ist es doch genau eine der wesentlichen Grundsätze und Zielsetzungen der PPVO (und auch der kantonalen Vorgaben), dass Parkplätze für Anwohnende und Gewerbe, wenn immer möglich, auf den entsprechenden Grundstücken (und nicht im öffentlichen Raum) geschaffen werden sollen. Gemäss E-PBZ sollen für Einwohner und Gewerbetreibende auf jedes eingelöste Fahrzeug – ohne irgendeine Einschränkung – Parkkarten für das unbeschränkte Parkieren auf öffentlichem Grund ausgestellt werden können (Art. 3 Abs. 1 E-PBZ). Damit werden die Bestimmungen der PPVO unterwandert und ad absurdum geführt. Egal, wie viele Parkplätze auf den Grundstücken bereits bestehen oder bewilligungsfähig sind, es können beliebig viele weitere, zusätzliche Dauer-Parkplätze auf öffentlichem Grund genutzt werden.

Antrag der Grünen auf Ergänzung von Art. 3 Abs. 1 E-PBZ

«Einwohnerinnen und Einwohner sowie Betriebe erhalten für jeden auf ihren Namen und ihre Winterthurer Adresse eingelösten leichten Motorwagen eine Parkierungsbewilligung, wenn ihr Wohnsitz oder ihr Betriebsdomizil innerhalb der Blauen Zone liegt *und solange Wohnsitz oder Betriebsdomizil (inklusive bisher darauf gelöster Parkkarten) insgesamt weniger als die maximale Anzahl Parkplätze für (Bewohner oder Betriebsfahrzeuge) gemäss gültiger Parkplatz-Verordnung betragen*». Begründung: Damit die Gültigkeit der PPVO nicht unterminiert wird, ist es zwingend, dass die ausgegebenen Parkkarten (neben dem Halter des Fahrzeuges) auch auf das betreffende Grundstück (Wohnen/Gewerbe) ausgestellt und erfasst werden. Damit kann gewährleistet werden, dass sich die Berechtigung für eine Parkkarte ausserhalb, im Grundsatz nicht von der Berechtigung für einen Parkplatz auf dem Grundstück selbst unterscheidet. Das erfordert einen gewissen registrativen Mehraufwand welcher in Kauf zu nehmen ist.

Antrag der Grünen auf Ersatzlose Streichung von Art. 3 Abs. 2 E-PBZ

Begründung: In der Konsequenz zur Änderung in Abs. 1 ist lit. a von Abs. 2 nicht mehr notwendig (d.h. «*Einwohnerinnen und Einwohner sowie Betriebe, deren Wohnsitz oder Betriebsdomizil in einer Zentrumszone gemäss der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund [VgP] liegt*»). Die PPVO definiert auch für die Altstadt die zulässigen Parkplätze. Damit können (weil dort keine oder zu wenig möglich sind) entsprechend Parkkarten ausgegeben werden. Lit. b von Abs. 2 (d.h. «*Einwohnerinnen und Einwohner von Winterthur mit Wohnsitz ausserhalb der Blauen Zone ohne ausreichenden Anschluss an den öffentlichen Verkehr*») soll ebenfalls gestrichen werden, weil es nicht die Aufgabe des öffentlichen Raumes sein kann, grundsätzlich P&R Parkplätze zur Verfügung zu stellen. Unter der etwas erweiterten Optik der Gemeinden rund um Winterthur herum ist zudem fraglich, ob diese Bevorzugung der Einwohner am Rand von Winterthur rechtlich überhaupt zulässig ist. P&R ist als Aufgabe der verkehrlichen und räumlichen Ordnung über die ganze Agglomeration zu betrachten und zu lösen (Aufträge aus übergeordneten Planungen, kantonal und regional). Es ist (mindestens) regionalpolitisch zu definieren, welche Bahn- oder Busstationen sich dafür besonders eignen, und es ist

dort ein entsprechendes Angebot (gebührenpflichtig oder nicht) bereitzustellen, welches von allen gleichermaßen genutzt werden kann («es hät so langs hät»).

Antrag der Grünen auf Neuformulierung von Art. 3 Abs. 3 E-PBZ

«Einwohnerinnen und Einwohner sowie Betriebe können, wenn ihr Wohnsitz oder ihr Betriebsdomizil innerhalb der Blauen Zone liegt, und solange Wohnsitz oder Betriebsdomizil insgesamt weniger als die maximal Anzahl Parkplätze für (Besucher oder Kunden) gemäss gültiger Parkplatzverordnung aufweist, für ihren Besuch oder ihre Kundschaft Tagesbewilligungen beziehen. Aber nur maximal so viele gleichzeitig, wie die Differenz zur maximalen Zahl gemäss Parkplatzverordnung beträgt». Begründung: Konsequente Fortführung des Antrages zu Abs. 1.

Gemäss Bewohnerinnen- und Bewohnerverein Inneres Lind ist die maximale Anzahl Bewilligungen zu beschränken auf die maximale Zahl vorhandener Parkplätze innerhalb der einzelnen Zonen. Falls das Maximum erreicht wird, sollen die Berechtigten gemäss Art. 3 Abs. 1 E-PBZ gegenüber den Berechtigten gemäss Art. 3 Abs. 2 E-PBZ Vorrang erhalten. Die Formulierung von Art. 3 Abs. 1 E-PBZ, dass Betriebe für jedes auf ihr Betriebsdomizil eingelöstes Fahrzeug eine Betriebsbewilligung erhalten sollen, führt zu einer massiven Ausweitung der Bezugsberechtigten. Gemäss der heutigen Verfügung des Polizeikommandanten kann maximal eine Bewilligung pro Betrieb vergeben werden. Diese Bewilligungspraxis soll in die neue Verordnung übernommen werden. Art. 3 Abs. 2 lit. a E-PBZ sei dahingehend zu ergänzen, dass maximal eine Bewilligung pro Einwohnende bzw. Betrieb abgegeben werden darf. Art. 3 Abs. 2 lit. b E-PBZ führe zu einer weiteren Ausweitung der Bezugsberechtigten und soll daher ersatzlos gestrichen werden.

Der Hauseigentümerverband Region Winterthur fordert, dass für Gäste, welche für eine längere Zeit zu Besuch kommen, Tageskarten zu einem angemessenen Betrag bezogen werden können. Diese Möglichkeit soll auch für Gewerbetreibende bestehen, welche im Quartier einen Auftrag ausführen. Die zeitliche Beschränkung in den Quartieren soll so ausgestaltet sein, dass Besuchende ihr Auto im Quartier abstellen können. Von einer zu kurzen Parkierungsdauer ist deswegen abzusehen.

In Bezug auf die Abgabe von Parkkarten an Bewohnern von Liegenschaften mit reduzierten Parkplätzen fordert der Quartierverein Wildbach-Langgasse, diese gleich zu behandeln wie alle andern Steuerzahler in Winterthur. Bewohner von Aussenwachten würden eine Karte erhalten, um an ihren Arbeitsplatz zu fahren, obwohl sie niemand zwingt, in der Aussenwacht zu wohnen.

3.3.3 Betriebszeiten / Bewirtschaftungszeiten

Gemäss Winterthur: agil – mobil soll die Bewirtschaftungszeit einzig zum Ausschluss von Pendlern dienen und nicht die Besucherinnen und Besucher der Anwohnenden unnötig behindern. Eine Kürzung der Bewirtschaftungszeit von 08.00 bis 17.00 reicht nach Ansicht von Winterthur: agil – mobil dazu aus oder eine grosszügigere Regelung mit einer möglichen Aufenthaltsdauer von 2 bis 4 Stunden.

Ebenso fordert auch die CVP, dass die Bewirtschaftungszeit einzig zum Ausschluss von Pendlern dienen und nicht die Besucherinnen und Besucher unnötig behindern soll. Eine Kürzung der Bewirtschaftungszeit von 08.00 bis 17.00 würde dafür ausreichen. Alternativ kann sich die CVP die Einführung von max. 4 Stunden Parkzeit vorstellen

3.3.4 Anträge zu einzelnen Bestimmungen

Innerstädtisches Pendeln – Kommentar zu Art. 2 E-PBZ

Die durch den Stadtrat formulierte Absicht, innerstädtisches Pendeln vom Wohnort zum Arbeitsort zu verhindern, trägt gemäss SVP der ideologisch bereinigten Lebensrealität in Winterthur sowie dem Arbeitsalltag vieler Handwerker kaum Rechnung. Diese Absicht ist rein ideologisch gefärbt und benachteiligt Gewerbetreibende, welche zur Ausübung ihrer Tätigkeit auf ein Fahrzeug angewiesen sind, in einer fragwürdigen und sehr störenden Weise, benachteiligt eine grosse Bevölkerungsgruppe und schränkt die Freiheit unserer Bürgerinnen und Bürger weiter ein. Dass solche Umerzierungsmassnahmen nicht funktionieren, zeigen die Zahlen des Modalsplits auf. Anstelle von repressiven Massnahmen gegen den MIV wäre es deshalb ratsamer,

den ÖV zu stärken und attraktiver zu gestalten. Unnütze Massnahmen gegen den MIV treffen besonders jene Personen, die auf das Auto angewiesen sind, wie eben beispielsweise Handwerker. Die SVP fordert demnach, dass auf solche Absichten verzichtet und der Kommentar zu Art. 2 E-PBZ entsprechend angepasst wird.

Parkierungsbewilligung für Gewerbetreibende – Art. 4 E-PBZ

Im Kommentar zu Art. 4, in den Überlegungen und den auf die Inkraftsetzung folgenden Ausführungen ist gemäss SVP auf den Begriff «regelmässig» und seine sinngemässe Anwendung zu verzichten. «Regelmässig» ist nicht konkret definiert und öffnet der Willkür und Ungleichbehandlung Tür und Tor. Zudem trägt die im Kommentar formulierte Absicht des Stadtrates der Lebensrealität nicht Rechnung. Viele Gewerbetreibende und Handwerker haben viele Einzelaufträge oder unregelmässige Aufträge und sind für deren Ausführung auf Parkiermöglichkeiten bei ihren Kunden angewiesen.

Sonderbewilligungen – Art. 5 E-PBZ

Die GLP möchte eine abschliessende Aufzählung der Sonderbewilligungen. Neu auftretende Kategorien sollen zu einer Revision der Verordnung führen.

Anzahl Parkierungsbewilligungen – Art. 6 E-PBZ

In besonderen Fällen kann gemäss Art. 6 E-PBZ die Anzahl der Parkierungsbewilligungen pro berechtigter Person oder berechtigtem Betrieb beschränkt werden.

Die Grünen beantragen die ersatzlose Streichung dieses Artikels mit der Begründung, dass die Einschränkungen gemäss ihren Anträgen und Änderungsvorschlägen zu Art. 3 E-PBZ (mit Bezug zur PPVO) vollkommen genügen.

Ebenso will die SVP den Artikel ersatzlos streichen, weil er aufgrund seiner schwammigen Formulierung zur willkürlichen Behandlung führt.

Vollzug – Art. 15 E-PBZ

Innerhalb der Vollzugsvorschriften soll gemäss Bewohnerinnen- und Bewohnerverein Inneres Lind (BVIL) geregelt werden, wie die Form der Bewilligungen aussehen wird. Der BVIL wehrt sich vehement dagegen, dass die Bewilligungen «anonymisiert» werden. Jede Anwohnerin, jeder Anwohner soll überprüfen können, ob das Auto vor dem Haus mit Bewilligung parkiert und aufgrund welcher Kategorie die Bewilligung erteilt worden ist. Hier sei absolute Transparenz angesagt. Falls tatsächlich auf Parkkarten oder Vignetten am Fahrzeug verzichtet werden soll, ist ein Online-Register mit allen erteilten Bewilligungen einzurichten.

Der BVIL begrüsst es, dass Anwohnerparkkarten und Nachtparkbewilligungen in Zukunft kombiniert abgegeben werden können. Er würde aber einen Schritt weitergehen und die Anwohnerparkkarten ausschliesslich in Kombination mit der Nachtparkbewilligung abgeben. Dies würde verhindern, dass Anwohnende ihren bestehenden, privaten Parkplatz tagsüber teuer vermieten und ihr Auto mit der Parkbewilligung auf die Strasse stellen. Auch würde eine solche Kombination das Problem mit den Gewerbeparkplätzen entschärfen und die Gewerbebetreibenden in den Zentrumszonen zur Benutzung der vielen leeren Parkhäuser motivieren.

3.4 Nachtparkieren

3.4.1 Gebührenrahmen für den Stadtrat

Überblick

FDP, GLP und Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP sind mit der Regelung einverstanden, wonach der Grosse Gemeinderat einen Gebührenrahmen für die verschiedenen Parkierungsbewilligungen setzt, in dessen Bandbreite der Stadtrat die einzelnen Gebühren festlegt und der weiteren Entwicklung folgend flexibel anpassen kann.

SVP, CVP, EDU sowie der Verein Winterthur: agil – mobil als Vertreter von CVP, FDP, SVP sowie verschiedenen Verbänden sprechen sich gegen eine Delegationsbefugnis des Stadtrats aus.

Vernehmlassungen

Gemäss SVP, CVP, EDU, HAW, Junge Altstadt und Winterthur: agil – mobil soll der Grosse Gemeinderat als Legislative im Rahmen der Verordnung die konkreten Gebühren festlegen. Dem Stadtrat seien in dieser Sache keine Kompetenzen zuzuweisen.

3.4.2 Kontrollaufgaben

CVP, EDU, die HAW, Junge Altstadt und Winterthur: agil – mobil unterstützen die Übertragung von Kontrollaufgaben an Dritte nur dann, wenn die Kosten für die Kontrolle damit klar reduziert werden können. Kontrollaufgaben sind polizeiliche Hoheitsaufgaben, was eine grosse Vorsicht bei der Vergabe erfordert.

Kontrollaufgaben sind gemäss SVP nach wie vor der Stadtpolizei Winterthur zu übertragen und durch diese durchzuführen. Neben der erforderlichen Unabhängigkeit und Rechtmässigkeit durch deren Status als Polizistinnen und Polizisten dienen diese nächtlichen Kontrollfahrten durch die Quartiere auch der präventiven Sicherheit.

Der Quartierverein Wildbach-Langgasse wünscht keine Meldepflicht wie bisher. Die Kontrollen würden ja ohnehin erfolgen. Die vorgesehene Regelung erfordere erneut mehr Bürokratie und Stellen und somit mehr Steuergelder.

3.4.3 Anträge zu einzelnen Bestimmungen

Bewilligungspflicht – Art. 2 E-Nachtparkierverordnung

Die SVP fordert den Stadtrat auf, ein im Vergleich zu heute engmaschigeres Kontrollregime zu etablieren, welches aber eine weitgehende Gleichbehandlung sicherstellt.

Berechtigte – Art. 3 E-Nachtparkierverordnung

Die SVP begrüsst und unterstützt diese Regelung explizit. Interessant dürfte die entsprechende Durchsetzung sein, und wie die Stadt sicherstellen will, dass diese Fahrzeughalter nicht einfach wild parkieren.

4 Nicht Gegenstand der Vorlagen

Bei der Parkplatzbewirtschaftung handelt es sich um eine reine Umsetzungsmassnahme des städtischen Gesamtverkehrskonzepts des Grossen Gemeinderats vom 3. Oktober 2011 sowie des daraus abgeleiteten stadträtlichen Grundsatzentscheides zur Parkraumplanung vom 21. September 2016. Raumplanerische Themen sind nicht Gegenstand der zur Vernehmlassung unterbreiteten Vorlagen. Bei den Revisionsentwürfen handelt es sich ausschliesslich um die Frage der Bewirtschaftung von bestehenden Parkplätzen.

4.1 Flächendeckende Einführung der Blauen Zone

Vernehmlassungen

Die SVP lehnt eine flächendeckende Einführung der Blauen Zone im ganzen Stadtgebiet, ausgenommen die Aussenwachen, ab. Der Sinn dieser pauschalen Massnahme ist nicht erkennbar, und es besteht keine Notwendigkeit dazu, das bisherige Regime zu ändern. Blaue Zonen sollen ausschliesslich dort zielgerichtet und punktuell eingeführt werden, wo entsprechender Pendlerdruck von aussen besteht. Keinesfalls darf die Einführung von blauen Zonen zu einer Reduktion der zur Verfügung stehenden Parkplätze führen. Die entsprechenden Umsetzungen haben so zu erfolgen, dass durch die Markierung heutiger nicht markierten Parkplätze kein Verlust an Parkplätzen resultiert.

Die Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW) teilt die Ansicht, dass Winterthur nicht für Autopendler Gratisparkplätze zur Verfügung stellen soll. Sie begrüsst deshalb die Einführung der Blauen Zone in Wohnquartieren mit Pendlerdruck. Die flächendeckende Einführung der Blauen Zone in allen Wohnquartieren erachtet sie jedoch als unverhältnismässig.

Grundsätzlich begrüessen Wintimobil und die in diesem Verein zusammengeschlossenen politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP die flächendeckende Einführung der Blauen Zone. Wie in den Zielsetzungen dargelegt, wird dies zu einer merklichen Reduktion von abgestellten Pendlerfahrzeugen führen.

Stellungnahme

In einem partizipativen Prozess erarbeitete die Stadt Winterthur das breit abgestützte städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK), welches in dem vom Stadtrat verabschiedeten Konzept «Parkraumplanung und -bewirtschaftung» weiter konkretisiert wurde. Die Überarbeitung der drei städtischen Verordnungen ist eine reine Umsetzungsmassnahme zur Erreichung der Ziele des sGVK und der städtischen Parkraumplanung.

4.2 Bestandesgarantie der Parkplätze

Vernehmlassungen

Die Einführung von Blauen Zonen darf gemäss HAW keinesfalls zu einer Reduktion der zur Verfügung stehenden Parkplätze führen, da sonst die vom Pendlerdruck betroffenen Quartiere keinen Nutzen daraus ziehen. Eine Erhebung der Parkplätze vor und nach der Umsetzung von Blauer Zone ist zwingend.

Gemäss Quartierverein Breite-Vogelsang soll die Anzahl Parkplätze nicht reduziert werden. Wenn irgend möglich, sollte die Blaue Zone deshalb effektiv als «Zone» ausgewiesen, d.h. auf das Einzeichnen von Parkfeldern entlang der Strasse verzichtet werden. Ansonsten würde die Anzahl der nutzbaren Plätze nochmals weiter reduziert werden. Ausserdem ist vielen Grundeigentümern das Erstellen von eigenen Parkplätzen aufgrund denkmalschützerischer Auflagen verwehrt. Falls das nicht möglich ist, fordert der Quartierverein Breite-Vogelsang, dass entlang den Strassen, insbesondere obere Jonas-Furrer-Strasse und Irchelstrasse, keine Einzelparkplätze markiert werden.

Stellungnahme

In einem partizipativen Prozess erarbeitete die Stadt Winterthur das breit abgestützte städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK), welches in dem vom Stadtrat verabschiedeten Konzept «Parkraumplanung und -bewirtschaftung» weiter konkretisiert wurde. Die Überarbeitung der

drei städtischen Verordnungen ist eine reine Umsetzungsmassnahme zur Erreichung der Ziele des sGVK und der städtischen Parkraumplanung.

4.3 Zweckbestimmung der Parkgebühren

Vernehmlassungen

Eine Zweckbestimmung, was mit den eingenommenen Gebühren gemacht und wofür dieses Geld verwendet wird, würde gemäss CVP, EDU, HAW, Junge Altstadt und Winterthur: agil – mobil einerseits die Transparenz erhöhen und andererseits sicher auch die Akzeptanz der Gebühren verbessern. Mit dem richtigen Verwendungszweck könnte Winterthur sich sogar einen positiven Namen machen. Es ist unbedingt zu prüfen, inwiefern eine Zweckbestimmung z.B. für die Förderung des öffentlichen Verkehrs für die Winterthurer Bevölkerung, zumindest eines Teils der Gebühreneinnahmen, möglich ist.

Die HAW fordert eine Zweckgebundenheit der Gebühreneinnahmen. Der Netto-Ertrag aus den Gebühren soll nach Abzug der mit dem Vollzug der Kontrolle angefallenen Kosten sowie dem Abzug einer kalkulatorischen Miete für die Benutzung des öffentlichen Grundes (sofern es sich nicht um Strassen handelt) in einen Mobilitäts-Fonds eingelegt werden. Diese Mittel sollen zur Finanzierung von Park und Ride Anlagen, der Förderung von Angeboten des öffentlichen Verkehrs, Carsharing Angeboten oder digitalen Verkehrsmanagementsystemen herangezogen werden können. Eine Zuweisung der Gebühren in den allgemeinen Haushalt ist abzulehnen.

Stellungnahme

Die Haushaltsführung von Gemeinden richtet sich gemäss § 84 Abs. 1 des kantonalen Gemeindegesetzes vom 20. April 2015 nach den Grundsätzen der Gesetzmässigkeit, des Haushaltsgleichgewichts, der Wirtschaftlichkeit, des Verursacherprinzips und des Verbots der Zweckbindung von Gemeinde- und Grundsteuern. Hinter dem Grundsatz der Unzulässigkeit einer Zweckbindung öffentlicher Einnahmen steht die Auffassung von der Gleichwertigkeit aller Kommunalzwecke und die Vorstellung, sich die Freiheit des politischen Handelns von Fall zu Fall durch die Möglichkeit zur Priorisierung von Ausgaben erhalten. Sämtliche Einnahmen der Stadt Winterthur sind als Deckungsmittel für den gesamten Ausgabenbedarf bereitzuhalten. Aus finanzpsychologischen Gründen wird nur dann ausnahmsweise eine Zweckbindung vorgesehen, wenn sich bestimmte Ziele nicht so leicht durchsetzen lassen, wie beispielsweise die Zweckbindung eines Teils der Mineralölsteuer für den Strassenbau.

4.4 Alternative Parkierungskonzepte

Vernehmlassungen

Park and Ride-Anlagen bestehen, sind aber noch zu wenig attraktiv und sollten gemäss CVP, EDU, HAW, Junge Altstadt und Winterthur: agil – mobil mit gezielten Angeboten optimiert werden. So könnte ein Eilbus ohne Zwischenhalte von einer Park and Ride-Anlage am Stadtrand ins Zentrum oder zu bevorzugten Örtlichkeiten eine Parkanlage attraktiver machen und den Pendlerdruck auf die Stadt und deren Quartiere besser reduzieren als eine flächendeckende Blaue Zone. Für die Förderung des Car-Pooling sollten unbedingt an geeigneten Stellen Pool-Parkplätze geschaffen werden, wo Fahrzeuge länger abgestellt werden können und von wo aus mehrere Personen gemeinsam in einem Fahrzeug weiterreisen können. Dies ist für Pendler, aber vor allem für Sport- oder Musikvereine, Gruppenreisen oder Firmenausflüge attraktiv. In Winterthur gibt es derzeit kaum noch Möglichkeiten (und mit der neuen Regelung gar keine mehr), wo man zum Beispiel übers Wochenende (von Fr Abend bis Mo Morgen) sein Fahrzeug abstellen kann, ohne horrenden Gebühren zahlen zu müssen.

Die SVP lädt den Stadtrat ein, als wirkungsvollere Massnahmen gegen den Pendlerverkehr von aussen, bekannte Systeme wie Park and Ride besser zu vermarkten und zu stärken. Die vorhandenen Park and Ride-Stationen in Winterthur seien kaum ausgelastet und würden zu wenig genutzt. Hier sei anzusetzen, und diese guten Möglichkeiten sollen in ihrer Attraktivität erhöht werden. Zudem sind neue Ideen wie Bus and Ride ernsthaft zu prüfen und, wo sinnvoll, einzuführen. Solche positiven Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖV würden effektiv zur Änderung des Modalsplits beitragen und einen echten Mehrwert schaffen. Dabei würde der Pendlerdruck auf die Stadt automatisch abnehmen und dies ganz ohne Zwangsmassnahmen.

Die neuen Verordnungen sollen gemäss EDU Car-Sharing fördern EDU.

Stellungnahme

Bei der Parkplatzbewirtschaftung handelt es sich um eine reine Umsetzungsmassnahme des städtischen Gesamtverkehrskonzepts des Grossen Gemeinderats vom 3. Oktober 2011 sowie des daraus abgeleiteten stadträtlichen Grundsatzentscheides zur Parkraumplanung vom 21. September 2016. Die Schaffung von Parkräumen oder die Einführung von Konzepten wie Park & Ride, Park & Pool, Bus & Ride etc. sind nicht Gegenstand der zur Vernehmlassung unterbreiteten Vorlagen. Bei den Revisionsentwürfen handelt es sich ausschliesslich um die Frage der Bewirtschaftung von bestehenden Parkplätzen.

4.5 Weitere Konzepte

Der Quartierverein Breite-Vogelsang wünscht für Besucher ein Angebot von Halbtageskarten für die Blaue Zone nach dem Vorbild von Basel-Stadt. Eine weitere Idee, die mit der Umzonung der Parkplätze realisiert werden könnte, wäre eine E-Mobil-Tankstelle im Quartier. Der Einzelparkplatz am Unionsplatz (neben dem Kopfbau Nr. 82) würde sich dazu gut eignen.

5 Ausblick

5.1 Mehreinnahmen

Vernehmlassungen

Die SVP befürchtet durch die Zunahme der bewirtschafteten Parkflächen und die damit einhergehende zu erwartende Zunahme der Kontrolltätigkeit Mehrausgaben zulasten des städtischen Haushaltes.

Stellungnahme

Durch die Anpassung der Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) ist mit städtischen Mehreinnahmen von jährlich rund CHF 500 000 zu rechnen. Weiter dürfte die Anpassung der Gebührentarife für die Blaue Zone zu Mehreinnahmen von rund CHF 180 000 pro Jahr führen, dies namentlich auch aufgrund des Umstands, dass mit der vorgesehenen Ausdehnung der «Blauen Zone» voraussichtlich mehr Anwohnende eine Bewilligung zum zeitlich unbeschränkten Parkieren lösen werden.

5.2 Parkierungsinfrastruktur

Vernehmlassungen

SVP, CVP, EDU, die HAW, Junge Altstadt sowie der Verein Winterthur: agil – mobil fordern, dass die dereinst beschlossenen Massnahmen erst dann umgesetzt werden, wenn Gebühren, Kontrollen und Bewilligungen mit minimalem Aufwand und ohne Mehrkosten für die Stadtkasse umgesetzt werden können. Elektronische Bewilligungen, Parkgebühren, ohne teuer zu installierende Automaten, sowie ein funktionierendes und einfach zu bedienendes System werden als zwingende Voraussetzungen erachtet. Vor der Inkraftsetzung der vorliegenden Regelungen sei gemäss SVP und HAW zwingend ein funktionierendes und getestetes elektronisches Bezahlungssystem (Parkierungs-App) zu realisieren. Die vermehrte Bewirtschaftung von Parkplätzen darf unter keinen Umständen zu baulichen Massnahmen und daraus resultierenden Kosten wie beispielsweise durch Installation von Parkuhren, das Verlegen von Leitungen und dergleichen führen. Für die SVP ist die erfolgreiche Einführung einer Park-App zwingende Voraussetzung für die Einführung der vorliegenden Verordnungsänderungen.

Der Quartierverein Wildbach-Langgasse ist der Meinung, dass einfache Papierlösungen neben Apps wichtig sind. Beides soll einfach und praktikabel sein.

Stellungnahme

Derzeit laufen im Rahmen eines Vorprojekts Abklärungen hinsichtlich der Einführung einer kundenfreundlichen Ersatzlösung, beispielsweise durch eine E-Government-Lösung. Durch die Schaffung der rechtlichen Grundlagen für ein vereinfachtes Bewilligungsverfahren wird mit In-

krafttreten der Vorlagen eine kundenfreundlichere Erteilung von Parkierungsbewilligungen möglich. Dies beispielsweise durch ein «Parkkartenportal», durch kombinierte Bewilligungen für zeitlich unbeschränktes Parkieren in der «Blauen Zone» und Nachtparkieren bis zu online gelösten Bewilligungen.

Anhänge

A1 Übersicht über die Antworten zum Fragebogen

A. Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP)

1. Befürworten Sie, dass auch weiterhin für das kurzfristige Parkieren in einer Zentrumszone eine Mindestgebühr (Kontrollgebühr) bezahlt werden muss?

Art. 3 Abs. 3 Satz 3 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	--		
SVP	Das kurzfristige Parkieren in Zentrumszonen soll grundsätzlich gebührenbefreit sein, sprich es sind auch keine Kontrollgebühren zu erheben.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Dort, wo gebührenpflichtige PP vorhanden sind, soll für das kurzfristige Parkieren eine Mindestgebühr erhoben werden, aber nur diese Kontrollgebühr. Als «kurzfristig» erachten wir eine Zeit von mehr als 30 Minuten, also konkret fordern wir die Erhöhung auf 60 Minuten, wie bisher.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	--		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	--		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Ausnahmen für Fahrzeuge von Invaliden und Mobilitätsbehinderten, Ärzte im Dienst und Spitex.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	System: erste 30 Minuten: Kontrollgebühr, länger: Benutzungsgebühr. Logischer Aufbau.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

2. Sind Sie damit einverstanden, dass in den Stadt- und Quartierzentren das Abstellen eines Motorfahrzeugs für eine Dauer von mehr als 30 Minuten (heute: 60 Minuten) als längerfristiges Parkieren gilt, so dass dafür auch eine Benutzungsgebühr verlangt werden kann?
Art. 4 Abs. 1 und 3 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Die Verkürzung von 60 auf 30 Minuten ist eine rein verkehrspolitische und fiskalische Massnahme, die dazu führt, dass das Parkieren verteuert wird. Zudem reichen 30 Minuten nicht, zu einem günstigen Tarif auf der Basis der Kontrollgebühr Einkäufe in der Altstadt zu tätigen.		
SVP	Wir sprechen uns klar für die Beibehaltung der 60 Minuten-Regelung aus.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	30 Minuten sind zu kurz, Eine Zeit von 60 Minuten ist realistischer und entspricht eher den Bedürfnissen der Benutzer.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Die Verkürzung von 60 auf 30 Minuten ist eine rein verkehrspolitische und fiskalische Massnahme, die dazu führt, dass das Parkieren verteuert wird. Zudem reichen 30 Minuten nicht, zu einem günstigen Tarif auf der Basis der Kontrollgebühr Einkäufe in der Altstadt zu tätigen.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Das kurzfristige Parkieren sollte auf 60 Minuten beibehalten werden, da ansonsten eine Verdrängung der Parkierungswilligen auf die übrigen Gebiete und deren Anwohnende zu befürchten ist.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	30 Minuten sind zu kurz, 60 Minuten wie bisher sind angemessen.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	Im Stadtzentrum sollten die Fahrzeuge in Tiefgaragen/Parking abgestellt oder die Dauer auf 30 Minuten reduziert werden, in Quartierzentren sollten die 60 Minuten beibehalten werden.		
U.A.	Allenfalls Ausdehnung auf 60 Minuten.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

3. Sind Sie mit der Regelung einverstanden, wonach der Grosse Gemeinderat einen Maximalbetrag für die Benutzungsgebühr bestimmt und der Stadtrat bis zu dieser Limite die Parkgebühren lenkungswirksam festlegen und der weiteren Entwicklung entsprechend flexibel anpassen kann?
Art. 4 Abs. 3 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	Wir beantragen, dass der GGR auch Minimalgebühren festlegt.		
Wintimobil	Wintimobil beantragt, dass der GGR auch Minimalgebühren festlegt.		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	In der Konsequenz wird das bei den aktuellen und künftigen politischen Konstellationen zur Folge haben, dass der «Maximalbetrag» erhöht werden und der Stadtrat die Limite nach oben anpassen wird.		
SVP	Gebühren und damit auch Parkgebühren sind Entschädigungen für eine Leistung beziehungsweise den Bezug einer Leistung. Keinesfalls aber sind Gebühren als Lenkungsmassnahme zu missbrauchen. Der Missbrauch dieser Gebühren und deren Höhe als Umerziehungsmassnahme lehnen wir aus grundsätzlichen und freiheitlichen Überlegungen ab. In der Verordnung sollen die genauen Ansätze durch den Grossen Gemeinderat geregelt werden und dem Stadtrat sind keine Kompetenzen zu übertragen.		
CVP	Die Kompetenz zur Erhöhung der Parkplatzgebühren soll durch den GGR geregelt werden.		
EDU	Parkgebühren sind nicht lenkungswirksam. Die Kompetenz zur Erhöhung der Parkplatzgebühren soll durch den GGR geregelt werden.		
Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	In der Verordnung sollen die genauen Ansätze durch den Grossen Gemeinderat geregelt werden. Diese Gebühren sind tiefer als die Obergrenze des vorgeschlagenen Spielraumes festzusetzen.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der HAW, der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	In der Konsequenz wird das bei den aktuellen und künftigen politischen Konstellationen zur Folge haben, dass der «Maximalbetrag» erhöht werden und der Stadtrat die Limite nach oben anpassen wird.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Beim Bemessen der Erhöhung ist zu berücksichtigen, dass dies zu einem Standortnachteil für die betroffenen Betriebe und Anwohnende führen kann.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Mit fakultativem Referendum.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Lenkungswirksam nur durch die Kosten an sich: gesteigerter Gemeingebrauch kostet. Wo das Parkplatzangebot knapp ist und damit das kürzerfristige Parkieren für das Einkaufen erschwert wird, kann auch das Regime der Blauen Zone mit einstündiger Parkierung verfügt werden. Parkgebühren sind nicht zwingend.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen (Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t) die maximale Benutzungsgebühr höher angesetzt wird als für leichte Motorfahrzeuge?

Art. 4 Abs. 3 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Es ist nicht ersichtlich, wieso die maximale Benutzungsgebühr für Fahrzeuge über 3,5 t höher angesetzt werden soll, als für leichte Motorfahrzeuge. Es besteht die Gefahr, dass gerade gewerbliche Fahrzeuge einen höheren Tarif zahlen müssen.		
SVP	Das behindert und belastet ganz direkt das Gewerbe, KMU und die Wirtschaft. Das ist ein komplett falscher Ansatz.		
EDU	--		
CVP Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Das behindert und belastet ganz direkt das Gewerbe, KMU und die Wirtschaft. Es ist uns auch nicht klar, ob immer von aussen klar ersichtlich ist, ob ein Fahrzeug mehr oder weniger als 3,5 t wiegt. Wir erachten dies als zu komplexe Regelung und sehen Schwierigkeiten in der Umsetzung.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Es ist nicht ersichtlich, wieso die maximale Benutzungsgebühr für Fahrzeuge über 3,5 t höher angesetzt werden soll, als für leichte Motorfahrzeuge. Es besteht die Gefahr, dass gerade gewerbliche Fahrzeuge einen höheren Tarif zahlen müssen.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Keine explizite Haltung.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	--		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	Nicht vorstellbar, wie das umgesetzt werden sollte, zudem benötigen auch Stadt- und Quartierzentren teilweise schwere Motorwagen.		
U.A.	Schwierig ist es, denselben Parkplatz sowohl für Motorwagen bis wie ab 3.5 Tonnen zur Verfügung zu stellen, weil die Parkfeldgrössen unterschiedlich sind. Schwere Motorwagen werden wohl nur professionell eingesetzt, d.h. für Transport, Beladen und Entladen. Blosses Parkieren für schwere Motorwagen ist nicht wirtschaftlich und kommt wohl eher seltener vor, in Pausen oder nachts.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass in den beiden Zentrumszonen ausschliesslich gebührenpflichtige Parkplätze angeboten werden?
Art. 5 Abs. 3 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	In den beiden Zentrumszonen sollen ausschliesslich gebührenpflichtige Parkplätze angeboten werden.		
SVP	Wir akzeptieren dieses Vorgehen in der Zentrumszone Altstadt. Hingegen ist Neuhegi in diesem Kontext definitiv nicht als Zentrumszone zu betrachten und soll höchstens wie ein Quartierzentrum behandelt werden. Die Zentrumsentwicklung in Neuhegi ist mehr Wunsch als Realität und eine unnötige Verschärfung des Parkierungsregimes schadet den dort ansässigen Lokalen und Betrieben noch mehr und wird die weitere Zentrumsentwicklung massiv behindern.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Wir akzeptieren dieses Vorgehen in der Zentrumszone Altstadt. Hingegen ist Neuhegi nicht als Zentrumszone zu betrachten und soll wie ein Quartierzentrum behandelt werden. Der entsprechende Perimeter für Neuhegi ist deshalb auch nochmals zu überarbeiten und zu dimensionieren und es soll auch in Neuhegi die Möglichkeit geben, Blaue Zonen einzurichten bzw. beizubehalten.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der HAW, der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	In den beiden Zentrumszonen sollen ausschliesslich gebührenpflichtige Parkplätze angeboten werden.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Das Langzeitparkieren kann über Blaue Zonen verhindert werden. Das reine gebührenpflichtige Parkieren führt zu einer Verdrängung der Kurzparkierer aus den Zentren, in die Bereiche, die für Anwohnende gedacht.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Die Zentrumszonendefinition scheint uns willkürlich. Diese sollte auf das Stadtzentrum beschränkt sein und ausserhalb sind Blaue Zonen vorzusehen.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Jein: Eigentlich ist Neuhegi in der Realität keine Zentrumszone. Von der Bipolaren Stadt soll man sich ja mittlerweile wieder verabschieden und mehr auf die Quartiere fokussieren. Neuhegi ist drum als Quartierzone zu kategorisieren. In der engeren Zentrumszone Innenstadt (Altstadtperimeter) sollten keine überirdischen Parkplätze angeboten werden, die nicht in einem Parkleitsystem integriert sind. Motorwagen gehören im Zentrum in Parkhäuser (Grenze Bahnhof, Lagerhausstrasse, Parkhaus Teuchelweiher - St. Georgenstrasse), soweit diese Fahrzeuge nicht für den Güterumschlag oder Zubringerfahrten benötigt werden.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

6. Sind Sie einverstanden mit der Festlegung der Grenzen der beiden Zentrumszonen (wo für das Parkieren auf öffentlichem Grund Kontroll- und ab 30 Minuten auch Benutzungsgebühren verlangt werden)?

a) Zentrumszone Innenstadt
Art. 5 Abs. 1 lit. a und Anhang 1 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	Wir beantragen, dass das Zentrumsgebiet Innenstadt im Bereich des Inneren Lind vergrössert wird (entlang Palmstrasse/ Bahnstrasse/ Bahnlinie bis Lindstrasse).		
Wintimobil	Wir beantragen, dass das Zentrumsgebiet Innenstadt im Bereich des Inneren Lind vergrössert wird (entlang Palmstrasse/ Bahnstrasse/ Bahnlinie bis Lindstrasse).		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Bezüglich Kontroll- und Benutzungsgebühr soll auch hier die 60-Minuten Regelung gelten. Erst ab 60 Minuten sind auch Benutzungsgebühren zu erheben.		
SVP	Die Gebühren sind einheitlich auszugestalten und müssen aus Einfachheits- und Verständlichkeitsgründen nicht in Kontroll- und Benutzungsgebühr unterteilt werden. Ein einheitlicher Ansatz wie wir vorstehend verlangen reicht völlig aus.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Die Zentrumszone Innenstadt ist nachvollziehbar/akzeptabel begrenzt, wenn auch relativ weit gefasst. Allerdings sind wir nicht einverstanden mit der Begrenzung auf 30 Minuten, siehe vorne.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der HAW, der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Bezüglich Kontroll- und Benutzungsgebühr soll auch hier die 60-Minuten Regelung gelten. Erst ab 60 Minuten sind auch Benutzungsgebühren zu erheben.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Das Langzeitparkieren kann über Blaue Zonen verhindert werden. Das reine gebührenpflichtige Parkieren führt zu einer Verdrängung der Kurzparkierer aus den Zentren, in die Bereiche, die für Anwohnende gedacht. Zudem muss sichergestellt sein, dass Anwohnende und Gewerbetreibende in diesen Zonen eine Anwohnerparkkarte lösen können.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Die Zentrumszonendefinition scheint uns willkürlich. Diese sollte auf das Stadtzentrum beschränkt sein und ausserhalb sind Blaue Zonen vorzusehen.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A. Die Definition ist nicht hilfreich: es gibt den engeren Ring (Altstadtperimeter, oben) ohne oberirdische Parkierung und den etwas weiter gefassten Ring gemäss Plan Innenstadt. So oberirdische Parkplätze zugelassen werden sollen, können in dem Bereich zwischen Altstadtperimeter und Zentrumszone Innenstadt auch Benutzungsgebühren erhoben werden. Das Regime Blaue Zone (1 Stunde) kann allerdings gerade so zielführend sein. Wo sich die einstündige Parkierdauer als zu kurz erweist, kann auch gebührenpflichtiges Parkieren zugelassen werden. Es ist im Auge zu behalten, dass im Bereich des gebührenpflichtigen Parkierens Langzeitparkieren nur in der Nacht, d.h. wenn an sich gebührenfrei parkiert werden kann, zulässig sein kann.			
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

b) Zentrumszone Neuhegi
Art. 5 Abs. 1 lit. b und Anhang 2 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Bezüglich Kontroll- und Benutzungsgebühr soll auch hier die 60-Minuten Regelung gelten. Erst ab 60 Minuten sind auch Benutzungsgebühren zu erheben.		
SVP	Wir akzeptieren dies in der Zentrumszone Altstadt. Neuhegi ist in diesem Kontext nicht als Zentrumszone zu betrachten und soll höchstens wie ein Quartierzentrum behandelt werden.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Neuhegi ist nicht als Zentrumszone zu betrachten und soll als Quartierzentrum mit massiv reduziertem Perimeter behandelt werden.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Bezüglich Kontroll- und Benutzungsgebühr soll auch hier die 60-Minuten Regelung gelten. Erst ab 60 Minuten sind auch Benutzungsgebühren zu erheben.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Das Langzeitparkieren kann über Blaue Zonen verhindert werden. Das reine gebührenpflichtige Parkieren führt zu einer Verdrängung der Kurzparker aus den Zentren, in die Bereiche, die für Anwohnende gedacht. Zudem muss sichergestellt sein, dass Anwohnende und Gewerbetreibende in diesen Zonen eine Anwohnerparkkarte lösen können.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Blaue Zone.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	Verzicht auf Stellungnahme.		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Quartierzone, keine Zentrumszone.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

7. Sind Sie einverstanden mit der Festlegung der Grenzen der vier Quartierzentren (wo für das Parkieren auf öffentlichem Grund Kontroll- und ab 30 Minuten auch Benutzungsgebühren verlangt werden können - aber auch bloss zeitlich beschränktes Parkieren «Blaue Zone» möglich ist)?

a) Quartierzentrum Töss
Art. 5 Abs. 1 lit. c und Anhang 3 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass die Grenzen bei den Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen weiter gefasst werden sollten. Als Beispiel eines weiteren Perimeters kann Oberwinterthur dienen. Die Grenzziehung sollte entlang von Strassen erfolgen und nicht entlang von Parzellen.		
Wintimobil	Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass die Grenzen bei den Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen weiter gefasst werden sollten. Als Beispiel eines weiteren Perimeters kann Oberwinterthur dienen. Die Grenzziehung sollte entlang von Strassen erfolgen und nicht entlang von Parzellen.		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Blaue Zone ist ok, die Benutzungsgebühren sollen aber erst ab 60 Minuten erhoben werden.		
SVP	Wir unterstützen zwar die Einführung der vier Quartierzentren (plus Neuhegi wie von uns gefordert), aber die entsprechenden Grenzen sind zu weit gefasst und müssen adäquat verkleinert werden.		
EDU	Die Grenzen sind viel zu grosszügig ausgelegt. Gerade in Oberwinterthur ist diese auf den Bereich mit Geschäften zu beschränken. Entspricht in etwa der Römerstrasse von der Talackerstrasse bis zum Römertor.		
CVP Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Auch wenn die Grenzen mehr als grosszügig gelegt sind. Wir sehen viele Strassen, die nicht mehr wirklich zu den Zentren gehören und wo Anwohnende keine Dauerparkmöglichkeit mehr vor Ihrer Liegenschaft haben werden. Diese Situation ist zu verhindern und Parkgebühren sind nur dort einzuführen wo keine Anwohnende auf Parkmöglichkeiten angewiesen sind.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Blaue Zone ist ok, die Benutzungsgebühren sollen aber erst ab 60 Minuten erhoben werden.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Die Ausweitung der gebührenpflichtigen Parkplätze bedeutet ein Standortnachteil und führt zu einem Druck auf die Parkierungszonen ausserhalb der Quartierzonen und somit auf Parkplätze für Anwohnende.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Nur Blaue Zone.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	Verzicht auf Stellungnahme.		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Wesentlich: «können», meist dürfte das Regime Blaue Zone 1 Stunde genügen (vgl. Antwort zu Frage 3).		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

b) Quartierzentrum Wülflingen
Art. 5 Abs. 1 lit. d und Anhang 4 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass die Grenzen bei den Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen weiter gefasst werden sollten. Als Beispiel eines weiteren Perimeters kann Oberwinterthur dienen. Die Grenzziehung sollte entlang von Strassen erfolgen und nicht entlang von Parzellen.		
Wintimobil	Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass die Grenzen bei den Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen weiter gefasst werden sollten. Als Beispiel eines weiteren Perimeters kann Oberwinterthur dienen. Die Grenzziehung sollte entlang von Strassen erfolgen und nicht entlang von Parzellen.		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Blaue Zone ist ok, die Benutzungsgebühren sollen aber erst ab 60 Minuten erhoben werden.		
SVP	Wir unterstützen zwar die Einführung der vier Quartierzentren (plus Neuhegi wie von uns gefordert), aber die entsprechenden Grenzen sind zu weit gefasst und müssen adäquat verkleinert werden.		
EDU	Die Grenzen sind viel zu grosszügig ausgelegt. Gerade in Oberwinterthur ist diese auf den Bereich mit Geschäften zu beschränken. Entspricht in etwa der Römerstrasse von der Talackerstrasse bis zum Römertor.		
CVP Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Auch wenn die Grenzen mehr als grosszügig gelegt sind. Wir sehen viele Strassen, die nicht mehr wirklich zu den Zentren gehören und wo Anwohnende keine Dauerparkmöglichkeit mehr vor Ihrer Liegenschaft haben werden. Diese Situation ist zu verhindern und Parkgebühren sind nur dort einzuführen wo keine Anwohnende auf Parkmöglichkeiten angewiesen sind.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Blaue Zone ist ok, die Benutzungsgebühren sollen aber erst ab 60 Minuten erhoben werden.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Die Ausweitung der gebührenpflichtigen Parkplätze bedeutet ein Standortnachteil und führt zu einem Druck auf die Parkierungszonen ausserhalb der Quartierzonen und somit auf Parkplätze für Anwohnende.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Nur Blaue Zone.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	Verzicht auf Stellungnahme.		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Wesentlich: «können», meist dürfte das Regime Blaue Zone 1 Stunde genügen (vgl. Antwort zu Frage 3).		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

c) Quartierzentrum Seen
Art. 5 Abs. 1 lit. e und Anhang 5 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass die Grenzen bei den Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen weiter gefasst werden sollten. Als Beispiel eines weiteren Perimeters kann Oberwinterthur dienen. Die Grenzziehung sollte entlang von Strassen erfolgen und nicht entlang von Parzellen.		
Wintimobil	Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass die Grenzen bei den Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen weiter gefasst werden sollten. Als Beispiel eines weiteren Perimeters kann Oberwinterthur dienen. Die Grenzziehung sollte entlang von Strassen erfolgen und nicht entlang von Parzellen.		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Blaue Zone ist ok, die Benutzungsgebühren sollen aber erst ab 60 Minuten erhoben werden.		
SVP	Wir unterstützen zwar die Einführung der vier Quartierzentren (plus Neuhegi wie von uns gefordert), aber die entsprechenden Grenzen sind zu weit gefasst und müssen adäquat verkleinert werden.		
EDU	Die Grenzen sind viel zu grosszügig ausgelegt. Gerade in Oberwinterthur ist diese auf den Bereich mit Geschäften zu beschränken. Entspricht in etwa der Römerstrasse von der Talackerstrasse bis zum Römertor.		
CVP Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Auch wenn die Grenzen mehr als grosszügig gelegt sind. Wir sehen viele Strassen, die nicht mehr wirklich zu den Zentren gehören und wo Anwohnende keine Dauerparkmöglichkeit mehr vor Ihrer Liegenschaft haben werden. Diese Situation ist zu verhindern und Parkgebühren sind nur dort einzuführen wo keine Anwohnende auf Parkmöglichkeiten angewiesen sind.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Blaue Zone ist ok, die Benutzungsgebühren sollen aber erst ab 60 Minuten erhoben werden.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Die Ausweitung der gebührenpflichtigen Parkplätze bedeutet ein Standortnachteil und führt zu einem Druck auf die Parkierungszonen ausserhalb der Quartierzonen und somit auf Parkplätze für Anwohnende.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Nur Blaue Zone.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	Verzicht auf Stellungnahme.		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Wesentlich: «können», meist dürfte das Regime Blaue Zone 1 Stunde genügen (vgl. Antwort zu Frage 3).		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

d) Quartierzentrum Oberwinterthur
Art. 5 Abs. 1 lit. f und Anhang 6 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Blaue Zone ist ok, die Benutzungsgebühren sollen aber erst ab 60 Minuten erhoben werden.		
SVP	Wir unterstützen zwar die Einführung der vier Quartierzentren (plus Neuhegi wie von uns gefordert), aber die entsprechenden Grenzen sind zu weit gefasst und müssen adäquat verkleinert werden.		
EDU	Die Grenzen sind viel zu grosszügig ausgelegt. Gerade in Oberwinterthur ist diese auf den Bereich mit Geschäften zu beschränken. Entspricht in etwa der Römerstrasse von der Talackerstrasse bis zum Römertor.		
CVP Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Auch wenn die Grenzen mehr als grosszügig gelegt sind. Wir sehen viele Strassen, die nicht mehr wirklich zu den Zentren gehören und wo Anwohnende keine Dauerparkmöglichkeit mehr vor Ihrer Liegenschaft haben werden. Diese Situation ist zu verhindern und Parkgebühren sind nur dort einzuführen wo keine Anwohnende auf Parkmöglichkeiten angewiesen sind.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Blaue Zone ist ok, die Benutzungsgebühren sollen aber erst ab 60 Minuten erhoben werden.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Die Ausweitung der gebührenpflichtigen Parkplätze bedeutet ein Standortnachteil und führt zu einem Druck auf die Parkierungszonen ausserhalb der Quartierzonen und somit auf Parkplätze für Anwohnende.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Nur Blaue Zone.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	Verzicht auf Stellungnahme.		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Wesentlich: «können», meist dürfte das Regime Blaue Zone 1 Stunde genügen (vgl. Antwort zu Frage 3).		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

8. Befürworten Sie, dass der Stadtrat für das längerfristige Parkieren an speziellen Zielorten je nach der konkreten Situation neben der Kontroll- auch eine Benutzungsgebühr festlegen kann?

Art. 6 Abs. 3 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	--		
SVP	Unter dem Vorbehalt, dass in der Verordnung die «speziellen Zielorte» genau spezifiziert und definiert werden. Einem Blankoscheck zuhanden des Stadtrates werden wir nicht zustimmen.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Wir erwarten aber, dass in der Verordnung die «speziellen Zielorte» definiert und abschliessend aufgezählt werden. Nur so weiss man, wozu man seine Zustimmung gibt.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	--		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Im Rahmen der maximalen Festlegungen des GGR (Frage 3)		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Es ist unklar, was unter speziellen Zielorten zu verstehen ist. Beim Bruderhaus wäre eine Benutzungsgebühr aber seit langem angebracht!		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Es stellt sich die Frage, welche Zielsetzung der Stadtrat verfolgt: Erfordert die Bereitstellung der Parkplätze Mittel, die mit diesen Gebühren beschafft werden sollen? Dann ja. Geht es um die Kontrolle der Parkierzeit, kann diese auch mit dem Regime der Blauen Zone durchgeführt werden. Es geht vor allem auch um die Wirtschaftlichkeit des Gebühren- und Kontrollsystems.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

9. Neu soll das Parkieren von allen Motorfahrzeugen für gebührenpflichtig erklärt werden. Ausnahmen - wie im bisherigen Art. 2 Abs. 2 VgP «Motorfahräder» - sollen nicht mehr einzeln in der Verordnung aufgeführt werden. Vielmehr soll der Stadtrat ermächtigt werden, einzelne Kategorien von Motorfahrzeugen von der Gebührenpflicht auszunehmen, um so flexibel auf die weitere Entwicklung reagieren zu können. Sind Sie mit einer solchen Regelung einverstanden?

Art. 7 Abs. 2 E-VgP in Verbindung mit Art. 2 Abs. 2 E-VgP

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	Bei der Aufhebung der Gebührenpflicht für einzelne Kategorien von Motorfahrzeugen sollen die Höhe der CO2 Emissionen pro km eine Rolle spielen.		
Wintimobil	Bei der Aufhebung der Gebührenpflicht für einzelne Kategorien von Motorfahrzeugen sollen die Höhe der CO2 Emissionen pro km eine Rolle spielen.		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	--		
SVP	Motorräder als gute und effiziente Variante zum Personwagen sollen weiterhin explizit ausgenommen sein. Zudem sind die Ausnahmen abschliessend in der Verordnung zu regeln und dem Stadtrat sind keine Kompetenzen zu übertragen.		
EDU	«Motorfahräder» - sollen nicht mehr einzeln in der Verordnung aufgeführt werden. Vielmehr soll der Stadtrat ermächtigt werden, einzelne Kategorien von Motorfahrzeugen von der Gebührenpflicht auszunehmen, um so flexibel auf die weitere Entwicklung reagieren zu können.		
Winterthur: agil – mobil CVP HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Motorräder sollen weiterhin explizit ausgenommen sein. Zudem sollen auch weitere Ausnahmen möglich und namentlich in der Verordnung erwähnt sein.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Allerdings ist zu erwarten, dass der Stadtrat keine Ausnahmen machen wird. In Anbetracht dessen, dass die Bedeutung von Motorfahrädern sinkt, ist die Neuregelung vertretbar.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Keine explizite Haltung.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Alle Fahrzeuge die schneller als 45 km/h fahren sollten ausgenommen werden.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Für Zweiradfahrzeuge sollen keine Gebühren erhoben werden. Zweiradfahrzeuge - auch motorisierte - sind im Vergleich mit den Motorwagen in allen Bereichen (Platzbedarf in Verkehr und beim Parkieren, Verbrauch, Co2 - Ausstoss) am Effizientesten. Indem man diesen Fahrzeugen etwas mehr Freiheit lässt, belohnt man deren Nutzer gewissermassen. Dazu kommt: Man muss nicht alles immer komplizierter machen als nötig.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

B. Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (PBZ)

1. Sind Sie damit einverstanden, dass – entsprechend der bisherigen Praxis – Einwohnerinnen und Einwohner sowie Betriebe, deren Wohnsitz oder Betriebsdomizil in einer Zentrumszone gemäss Art. 5 VgP liegt (in denen es künftig ausschliesslich monetär bewirtschaftete Parkfelder geben soll), eine Parkierungsbewilligung für das zeitlich unbeschränkte Parkieren in einem benachbarten Gebiet mit Anwohnerbevorzugung beziehen können?
Art. 3 Abs. 2 lit. a E-PBZ

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	Im Grundsatz stimmen wir dem zu, aber die Grundlage für den Bezug einer Parkierungsbewilligung muss eine andere sein. In Art. 3 Abs.1 wird festgelegt, dass für jeden auf einen Namen und Winterthurer Adresse eingelösten leichten Motorwagen eine Parkierungsbewilligung bezogen werden kann. Diesen Grundsatz lehnen wir entschieden ab. Wir beantragen, dass Art. 3 neu formuliert wird. Grundsätzlich soll die Anzahl Parkplätze gemäss PPVO für eine Liegenschaft als Bezugsgrösse für die Parkierungsbewilligungen dienen. Die maximale Anzahl an Parkplätzen richtet sich nach dem Reduktionsgebiet und den Festlegungen in der PPVO. Sie können auf der Parzelle liegen oder auf dem öffentlichen Grund. In letzterem Fall kann eine Parkierungsbewilligung bezogen werden. Die auf einen Namen eingelösten leichten Motorfahrzeuge spielen keine Rolle. Ein Formulierungsvorschlag liegt bei Grüne Partei).		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	--		
SVP	--		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	--		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	--		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Dies sollte in der betreffenden Zentrumszone möglich sein. Ein Standortnachteil und eine 'Verdichtung' der PP-Nutzer in Wohngebieten soll verhindert werden.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	--		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Dadurch werden die angrenzenden Quartiere unnötig belastet, sowohl durch den Parksuchverkehr wie auch dadurch, dass die Parkplätze für die effektiven Anwohnenden knapp werden. Im Zentrum gibt es Mietparkplätze für die Anwohnenden und Geschäftsleute, allenfalls sind diese zu vermehren.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

2. Befürworten Sie, dass – der heutigen Praxis entsprechend – ausdrücklich festgelegt wird, dass berechnigte Personen und Betriebe für Besuchende und Kundschaft Tagesbewilligungen beziehen können?

Art. 3 Abs. 3 E-PBZ

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	Kunden und Besucher, die einen ganzen Tag bleiben, sollen nicht in blauen Zonen parken. Dafür gibt es Parkhäuser. Blaue Zonen sind für höhere Frequenzen frei zu halten.		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	--		
SVP	Aber unter dem Vorbehalt, dass für den Erwerb der Bewilligung eine einfache, für den Benutzer kostenlose elektronische Lösung (Standard-App, keine Eigenentwicklung) vorliegt. Erst dann darf das Regime eingeführt werden.		
EDU	Dieser Bereich ist neu zu regeln. Es soll allen offenstehen, ihr Fahrzeug in Winterthur abzustellen, und über eine kostenlose elektronische Lösung für eine beliebige Zeit eine Parkbewilligung zu kaufen. Es kann nicht sein, dass der Gastgeber sich darum kümmern muss. Es ist vorstellbar, dass man zum Beispiel 4-Stunden- oder Tagesbewilligungen kaufen kann.		
CVP Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Unbedingt. Diese Bewilligungen müssen aber zwingend durch eine einfache, für den Benutzer kostenlose, elektronische Lösung möglich sein. Diese Möglichkeit ist so schnell wie möglich, auch unabhängig von der weiteren Bearbeitung dieser Verordnung umzusetzen.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	--		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	--		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Zum bisherigen Preis!		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	Der Bezug der Tagesbewilligungen sollte mit so wenig administrativem Aufwand verbunden sein wie möglich (evtl. auch Online).		
U.A.	Aber nur in der Zone, in der sie jemanden besuchen.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

3. Gemäss bisheriger Praxis erhalten Gewerbetreibende, welche im Auftrag von Anwohnenden oder ansässigen Betrieben regelmässig Dienstleistungen erbringen, für die sie zwingend auf ein Fahrzeug angewiesen sind (bspw. Werkstattwagen), eine Parkierungsbewilligung für alle Gebiete mit Anwohnerbevorzugung. Sind Sie damit einverstanden, dass diese bewährte Praxis in der Verordnung verankert wird?

Art. 4 E-PBZ

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Die Gewerbebewilligung macht Sinn. Allerdings wird die Gebührensteigerung viel zu hoch veranschlagt.		
SVP	Der Begriff «regelmässig» ist zu streichen, da dies zu willkürlicher Behandlung führt. Ganz grundsätzlich sind dem Gewerbe und den ansässigen Betrieben die Bewilligungen sehr grosszügig und ohne Bürokratische Hürden zu erteilen.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Der Begriff «regelmässig» durch «wiederholt» zu ersetzen oder ganz zu streichen. Im Sinne der Arbeitsplatzförderung sind dem ansässigen Gewerbe Bewilligungen sehr grosszügig und ohne Bürokratische Hürden zu erteilen.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Die Gewerbebewilligung macht Sinn. Allerdings wird die Gebührensteigerung viel zu hoch veranschlagt.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	--		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	--		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Allerdings mit Einschränkungen auch in der Praxis, was «zwingend» anbelangt. Nur weil man allenfalls noch einen Schraubenzieher braucht, kann man den «Werkstattwagen» nicht tagelang stehen lassen, wie nach angeblich «bewährter Praxis».		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

4. Macht es aus Ihrer Sicht Sinn, dass in besonderen Fällen, bspw. wenn eine Person gleich mehrere Fahrzeuge besitzt, die Anzahl Bewilligungen pro Berechtigtem / Berechtigter beschränkt werden kann?

Art. 6 E-PBZ

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	Im Grundsatz stimmen wir dem zu, aber die Grundlage für den Bezug einer Parkierungsbewilligung muss eine andere sein. In Art. 3 Abs.1 wird festgelegt, dass für jeden auf einen Namen und Winterthurer Adresse eingelösten leichten Motorwagen eine Parkierungsbewilligung bezogen werden kann. Diesen Grundsatz lehnen wir entschieden ab. Wir beantragen, dass Art. 3 neu formuliert wird. Grundsätzlich soll die Anzahl Parkplätze gemäss PPVO für eine Liegenschaft als Bezugsgrösse für die Parkierungsbewilligungen dienen. Die maximale Anzahl an Parkplätzen richtet sich nach dem Reduktionsgebiet und den Festlegungen in der PPVO. Sie können auf der Parzelle liegen oder auf dem öffentlichen Grund. In letzterem Fall kann eine Parkierungsbewilligung bezogen werden. Die auf einen Namen eingelösten leichten Motorfahrzeuge spielen keine Rolle. Ein Formulierungsvorschlag liegt bei Grüne Partei).		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Mit der Einschränkung der Anzahl Bewilligungen soll sehr zurückhaltend und nur in klar missbräuchlichen Fällen umgegangen werden.		
SVP	Wir sehen keinerlei Nutzen für eine solche Einschränkung. Im Gegenteil, diese Einschränkung erhöht unnötigerweise den Verwaltungsaufwand und führt zur willkürlichen Behandlung.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Auf keinen Fall. Das ist ein Eingriff in das persönliche Eigentumsrecht und es dürfte sich hier um Einzelfälle handeln, für die es nicht eine eigene besondere Regelung braucht.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Mit der Einschränkung der Anzahl Bewilligungen soll sehr zurückhaltend und nur in klar missbräuchlichen Fällen umgegangen werden.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	--		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	--		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A. Für mehrere Fahrzeuge kann eine Bewilligung ausgestellt werden, die allerdings gleichzeitig nur mit einem Fahrzeug benutzt werden kann (Wechselschildprinzip). Werden mehrere Fahrzeuge gleichzeitig benutzt, ist für jedes einzelne Fahrzeug eine eigene Bewilligung einzuholen. Eine Steuerung über die Anzahl Bewilligungen pro Betrieb macht bei Einhaltung der Vorschriften für jedes einzelne Fahrzeug keinen Sinn. Auf jeden Fall soll kein Rabatt gewährt werden. Dieser ist nicht einsichtig. Wenn Familie X. 10 Fahrzeuge auf gebührenpflichtigen Parkplätzen abstellt, bekommt sie auch keinen Rabatt.			
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

5. Sind Sie mit der Regelung einverstanden, wonach der Grosse Gemeinderat einen Gebührenrahmen für die verschiedenen Parkierungsbewilligungen setzt, in dessen Bandbreite der Stadtrat die einzelnen Gebühren festlegt und der weiteren Entwicklung folgend flexibel anpassen kann?

Art. 9 Abs. 2 und Abs. 3 sowie Art. 10 E-PBZ

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	--		
SVP	Der Grosse Gemeinderat als Legislative soll im Rahmen der Verordnung die konkreten Gebühren festlegen. Dem Stadtrat sind in dieser Sache keine Kompetenzen zuzuweisen.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Der Grosse Gemeinderat als Legislative soll im Rahmen der Verordnung die konkreten Gebühren festlegen. Die Höhe der Gebühren soll sich am Vernehmlassungsvorschlag orientieren, aber keinesfalls den Spielraum voll ausschöpfen. Wir erachten eine Gebühr von 1.- pro 30 Minuten in der Zentrumszone als angemessen (also 2.- pro Stunde und 4.- pro 2 Stunden).		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Die Festlegung des Gebührenrahmens durch den Grossen Gemeinderat wird zur Folge haben, dass dieser übermässig verpolitisiert wird.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Dies darf aber nicht zu einer Erhöhung führen, denn insbesondere Genossenschaftsbewohnende sind nicht in der Lage, Mehrkosten zu verkraften. Zudem steigt bei einer Gebührenerhöhung auch der Druck auf die privaten Parkplätze, die nicht existieren oder nicht bewilligt werden. Beispielhafte Quartiere sind Wolfbühl oder Grabenacker.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Mit fakultativem Referendum.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Die Gebühren sind abschliessend vom Gemeinderat festzulegen und zwar für alle Arte von Parkplätzen. Die Flexibilität des Stadtrates in diesem Bereich wäre wohl fremdgesteuert, entweder weil er mehr Geld kassieren will, oder weil er von aussen unter Druck gerät. Beides gilt es zu vermeiden.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

6. Sind Sie damit einverstanden, dass Anwohnenden und ansässigen Betrieben, die bereits vergleichsweise hohe Gebühren für das nächtliche Dauerparkieren zahlen, die Bewilligung zum tagsüber unbeschränkten Parkieren in der Blauen Zone zu einem reduzierten Tarif abgegeben wird?
Art. 9 Abs. 2 lit. b E-PBZ

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	--		
SVP	--		
EDU	Die Unterscheidung zwischen nächtlichem Dauerparkieren und der Bewilligung zum unbeschränkten Parkieren tagsüber ist abzuschaffen. Eine Bewilligung für beides reduziert den administrativen Aufwand.		
CVP Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Das ist ein sehr wichtiger Punkt, denn die Nachtparkgebühren sind bereits jetzt an der obersten vertretbaren Grenze und auch im schweizweiten Vergleich sehr hoch.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	--		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	--		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	--		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Der Kombitarif ist sinnvoll. Ohnehin ist kaum vorstellbar, dass jemand nur nachts ein Fahrzeug auf der Strasse abstellen muss bzw. will.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

7. Sind Sie damit einverstanden, dass dem Stadtrat die Kompetenz eingeräumt wird, andere Formen der Parkierungsberechtigung als eine Parkkarte einzuführen?
Art. 15 Abs. 2 E-PBZ

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Im Zeitalter fortschreitender Digitalisierung müssen neue Möglichkeiten geprüft und angewendet werden können.		
SVP CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Dies ist aus unserer Sicht sogar zwingende Voraussetzung für alle Anpassungen im Rahmen dieser Revision. Ohne eine moderne, einfache, elektronische Lösung (Parkier-App) darf der Stadtrat die vorgeschlagenen Anpassungen am gesamten Parkierregime noch nicht umsetzen. Zudem haben die anderen Formen der Parkierungsberechtigung kostenneutral auszufallen, dürfen den Verwaltungsaufwand nicht erhöhen und für die Nutzer muss die neue Lösung zwingend einfacher und weniger aufwändig sein.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Im Zeitalter fortschreitender Digitalisierung müssen neue Möglichkeiten geprüft und angewendet werden können.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	--		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	--		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Der Stadtrat ist zu beauftragen, ein elektronisches System für das gesamte Parkieren in der Stadt einzuführen. Erst wenn er dies fertig gebracht hat, sollen die neuen Vorschriften in Kraft treten.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

8. Befürworten Sie, dass die rechtlichen Grundlagen für eine kombinierte Bewilligung Anwohnerbevorzugung/Nachtparkieren geschaffen wird?
Art. 15 Abs. 2 E-PBZ (s. auch Art. 5 Abs. 3 E-NPV)

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	--		
SVP	--		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Dies wäre auch ein weiterer Vorteil, den eine Zusammenfassung der 3 Verordnungen in eine einzige Verordnung hätte.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	--		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	--		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	--		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	--		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

C. Nachtparkierverordnung (NPV)

1. Sind Sie mit der Regelung einverstanden, dass der Grosse Gemeinderat auch für Bewilligungen zum Nachtparkieren einen Gebührenrahmen setzt, in dessen Bandbreite der Stadtrat die einzelnen Gebühren festlegt und demnach flexibel anpassen kann? Art. 6 E-NPV

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	--		
SVP	Der Grosse Gemeinderat als Legislative soll im Rahmen der Verordnung die konkreten Gebühren festlegen. Dem Stadtrat sind in dieser Sache keine Kompetenzen zuzuweisen.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Der Grosse Gemeinderat als Legislative soll im Rahmen der Verordnung die konkreten Gebühren festlegen. Die Gebühren für Nachtparkieren dürfen aber keinesfalls mehr höher ausfallen als aktuell.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Es besteht auch hier die Gefahr, dass die Gebührenfestsetzung übermässig verpolitisiert wird, wenn der Gemeinderat diese vornimmt.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Dies darf aber nicht zu einer Erhöhung führen, denn insbesondere Genossenschaftsbewohnende sind nicht in der Lage, Mehrkosten zu verkraften. Zudem steigt bei einer Gebührenerhöhung auch der Druck auf die privaten Parkplätze, die nicht existieren oder nicht bewilligt werden. Beispielhafte Quartiere sind Wolfbühl oder Grabenacker.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	Der Tarif sollte fix sein.		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	Die Tarife sind vom Parlament festzulegen. Die Gebühren sind abschliessend vom Gemeinderat festzulegen und zwar für alle Arte von Parkplätzen. Die Flexibilität des Stadtrates in diesem Bereich wäre wohl fremdgesteuert, entweder weil er mehr Geld kassieren will, oder weil er von aussen unter Druck gerät. Beides gilt es zu vermeiden.		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

2. Sind Sie damit einverstanden, dass die Durchführung von Kontrollaufgaben (nicht die Ahndung allfälliger Verstösse) an geeignete Dritte übertragen werden kann? Art. 7 Abs. 2 E-NPV

Teilnehmende	Bemerkungen	Ja	Nein
GLP	--		
Wintimobil	--		
<i>Wintimobil als Vertreter der politischen Parteien SP, Grüne, AL, GLP und EVP</i>			
FDP	Die Entlastung der Stadtpolizei durch geeignete Dritte in dieser Hinsicht ist begrüssenswert.		
SVP	Die Kontrollaufgaben sind nach wie vor der Stadtpolizei Winterthur zu übertragen und durch diese durchzuführen. Neben der erforderlichen Unabhängigkeit und Rechtmässigkeit durch deren Status als Polizistinnen und Polizisten dienen diese nächtlichen Kontrollfahrten durch die Quartiere auch der präventiven Sicherheit.		
CVP EDU Winterthur: agil – mobil HAW Winterthur Junge Altstadt Winterthur	Aber nur wenn die Kosten für die Kontrolle damit klar reduziert werden können. Kontroll-Aufgaben sind polizeiliche Hoheitsaufgaben und es ist daher eine grosse Vorsicht bei der Vergabe zu geben.		
<i>Winterthur: agil – mobil als Vertreter der politischen Parteien CVP, FDP und SVP sowie des Baumeisterverbandes, der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW), der Jungen Altstadt, des KMU Verbandes Winterthur und Umgebung und des TCS Ortsgruppe Winterthur</i>			
TCS Ortsgruppe Winterthur	Die Entlastung der Stadtpolizei durch geeignete Dritte in dieser Hinsicht ist begrüssenswert.		
Wohnbaugenossenschaft Schweiz	Keine explizite Haltung.		
Quartierverein Wildbach-Langgasse	--		
Quartierverein Graben-Holderplatz	--		
Quartierverein Wohnliches Geiselweid	--		
Parkhaus AG	--		
U.A.	--		
M.V.	--		
S.V.	--		
A.V.	--		

A2 Textvorschlag von U.A. für eine gemeinsame Verordnung

Verordnung über das Parkieren auf öffentlichem Grund und auf Grundstücken im Verwaltungsvermögen

Gestützt auf Art. 28 Abs. 1 Ziff. 6 der Gemeindeordnung vom 26. November 1989 erlässt der Grosse Gemeinderat die folgende Verordnung:

Art. 1 Zweck und Geltungsbereich

1 Diese Verordnung regelt das Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund in der Stadt Winterthur, soweit die Gemeinde befugt ist, generelle Vorschriften zu erlassen, sowie auf Liegenschaften im Verwaltungsvermögen.

2 Parkplätze in öffentlichen oder privaten Parkhäusern, Anlagen für das Abstellen von Fahrrädern und Park- and Ride-Anlagen des öffentlichen Verkehrs unterstehen nicht dieser Verordnung.

Art. 2 Vorbehalt übergeordneten Rechts

Die hier aufgeführten Regelungen und Bewilligungen gelten nur bei gleichzeitiger Einhaltung aller Regeln des eidgenössischen und kantonalen Rechts durch die Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker und die Halterinnen und Halter der Fahrzeuge.

Art. 3 Begriffe

1 Fahrrad im Sinne dieser Verordnung ist jedes zweirädrige Fahrzeug ohne eigenen Antrieb oder mit Tretunterstützung. Den Fahrrädern gleichgestellt sind für diese bestimmte Anhänger.

2 Motorfahrzeug im Sinn dieser Verordnung ist jedes andere Strassenfahrzeug mit eigenem Antrieb. Den Motorfahrzeugen gleichgestellt sind für diese bestimmte Anhänger.

3 Gebührenpflichtige Parkplätze sind diejenigen signalisierten Abstellflächen auf öffentlichem Grund, auf denen das Parkieren während der Betriebszeit nur gegen eine zu entrichtende Gebühr gestattet ist.

4 Kontrollgebühr ist das Entgelt für die Bereitstellung der gebührenpflichtigen Parkplätze, die Wartung der Parkuhren und die Überwachung der Parkzeitbeschränkung.

5 Benutzungsgebühr ist das Entgelt für die Benutzung des öffentlichen Grundes im Rahmen des gesteigerten Gemeindegebrauchs.

6 Als Anwohnende gelten natürliche und juristische Personen, die in einem bestimmten Rayon ihren Wohnsitz bzw. Sitz angemeldet haben.

7 Langzeitparkieren ist das regelmässige Abstellen von Fahrzeugen während der Nacht und das zeitlich unbeschränkte Abstellen von Fahrzeugen in einer Blauen Zone.

Art. 4 Grundsatz

1 Auf dem Gebiet der Stadt Winterthur ist das Parkieren nur mit Parkscheibe (Blaue Zone) oder gegen Entrichtung einer Parkgebühr gestattet.

2 Ausgenommen von der Regelung ist der öffentliche Grund in den Aussenwachen Eidberg, Lantig, Neuburg, Ricketwil und Stadel.

3 Der Stadtrat kann weitere Zonen bestimmen, die von der Regelung ausgenommen sind.

4 Parkplätze auf Grundstücken im Verwaltungsvermögen sind auf dem ganzen Stadtgebiet gebührenpflichtig.

5 Soweit nicht anderweitig signalisiert, gilt die beschränkte Parkzeit in der Blauen Zone werktags zwischen 08.00 und 19.00 Uhr für 3 Stunden.

6 Vorbehalten bleiben signalisierte abweichende Regelungen für die Blaue Zone und für die als gebührenpflichtig signalisierten Parkplätze sowie die Regelungen der Strassenverkehrsgesetzgebung für gehbehinderte Personen.¹

Art. 5 Ein- und Aussteigenlassen sowie Güterumschlag

1 Soweit nicht ausdrücklich abweichend signalisiert, ist das Ein- und Aussteigenlassen sowie der ununterbrochene Güterumschlag auch in der Blauen Zone und auf gebührenpflichtigen Parkplätzen ohne Bedienen der Parkscheibe oder das Bezahlen von Gebühren gestattet.

2 Dauert der Güterumschlag voraussichtlich mehr als 15 Minuten, ist die Ankunftszeit mittels Parkscheibe zu dokumentieren.

Art. 6 Gebührenfreies Parkieren

Für korrekt abgestellte Fahrräder, Motorfahrräder, Motorräder und fahrzeugähnliche Geräte wird für das Parkieren keine Gebühr erhoben.

Art. 7 Gebührenpflichtiges Parkieren

1 In den Zentrumszonen und wo dies entsprechend signalisiert ist, ist das Parkieren von Motorwagen gebührenpflichtig.

2 Die Pläne der Zentrumszonen sind in Anhängen zu dieser Verordnung festgelegt.

3 Wo auf den Plänen Strassen oder Plätze als Grenze markiert sind, gehören diese zur betreffenden Zone.

4 Die Gebühren setzen sich aus der Kontrollgebühr für bis zu 30 Minuten Parkierungsdauer und der Benutzungsgebühr für die 30 Minuten überschreitende Zeit zusammen.

5 Auf Parkplätzen im Verwaltungsvermögen und auf Schularealen wird keine Kontrollgebühr erhoben.

6 Die Gebühr ist im Voraus für die ganze Gültigkeitsdauer zu entrichten.

7 Die Parkierbewilligung oder das Zahlen einer Langzeitparkierbewilligung gibt keinen Anspruch auf einen Parkplatz.

Art. 8 Langzeitparkieren im Allgemeinen

1 Das Langzeitparkieren ist auf dem ganzen Gebiet der Stadt Winterthur gebühren- und bewilligungspflichtig.

2 Es wird unterschieden zwischen zeitlich unbeschränkter Parkierung in Blauen Zonen als Langzeitparkieren sowie Langzeitparkieren während der Nacht (Nachtparkieren).

3 Der Stadtrat legt die Zonen fest, innerhalb der die Bewilligung für das Langzeitparkieren gültig ist.

4. Bewilligungen werden nur auf begründetes Gesuch erteilt. Es ist Sache der Gesuchstellenden, die Berechtigung mit geeigneten Beweismitteln zu belegen.

5 Keine Bewilligung für Langzeitparkieren erhalten Anwohnende, welche in Liegenschaften domiziliert sind, für die die minimal erforderliche Parkplatzzahl herabgesetzt wurde.

6 Anwohnende im Altstadtkern erhalten nur eine Bewilligung für Langzeitparkieren, wenn sie nachweisen, dass sie nicht anderweitig einen Parkplatz kaufen oder mieten konnten.

¹ SR 741.11, Art. 20a VRV

Art. 9 Langzeitparkieren in Blauen Zonen durch Anwohnende und Besucher

Langzeitparkierbewilligungen für die Blaue Zone erhalten:

- a) Anwohnende für jedes auf ihren Namen und ihr an dieser Adresse eingelöste Motorfahrzeug für die der Adresse entsprechende Zone (Langzeitparkierbewilligung Anwohnende Blaue Zone X).
- b) Einwohnerinnen und Einwohner von Winterthur mit Wohnsitz ausserhalb der Blauen Zone ohne ausreichenden Anschluss an den öffentlichen Verkehr für eine ihnen zugewiesene Zone (Langzeitparkierbewilligung Blaue Zone X).
- c) Anwohnende für ihren Besuch oder ihre Kundschaft für einen bestimmten Tag (Langzeitparkierbewilligung Blaue Zone Gast/Kunde für den <Datum>).

Art. 10 Langzeitparkieren in Blauen Zonen für Gewerbetreibende

1 Gewerbliche Dienstleister im Auftrag von Anwohnenden erhalten für leichte Motorwagen und allenfalls Anhänger eine Parkierbewilligung, die entweder für einzelne Gebiete mit Anwohnerbevorzugung oder stadtweit gilt (Langzeitparkierbewilligung Blaue Zone X, Y bzw. ganzes Stadtgebiet Gewerbebetrieb).

2 Die Parkierbewilligungen werden nur für Fahrzeuge erteilt, die unmittelbar gewerblichen Zwecken dienen. Die Fahrzeuge müssen mit einer Werkstatteinrichtung ausgerüstet sein oder hauptsächlich zum Transport von Materialien und Werkzeugen verwendet werden, die keinen Güterumschlag zulassen.

3 Die Langzeitparkierbewilligung darf nur für die Dauer der effektiven gewerblichen Tätigkeit eingesetzt werden. Die Ankunftszeit ist mittels Parkscheibe zu dokumentieren. Parkierbewilligung, Parkscheibe und eine Kontaktmöglichkeit zum Erreichen der das Fahrzeug lenkenden Person sind gut sichtbar im Fahrzeug anzubringen.

Art. 11 Langzeitparkierbewilligungen auf Verwaltungsliegenschaften und auf Schularealen

1 Das Parkieren auf Verwaltungsliegenschaften und Schularealen ist immer bewilligungs- und gebührenpflichtig.

2 Mitarbeitende der Verwaltung können ein Gesuch auf Erteilen einer Bewilligung stellen. Behinderte und Mitarbeitende mit Wohnort ohne direkten Anschluss an den öffentlichen Verkehr werden bevorzugt behandelt. Ein Anspruch auf eine Bewilligung besteht nicht. Es werden in der Regel keine Parkplätze fest zugeteilt.

3 Das Parkieren ist jeweils nur auf dem in der Bewilligung aufgeführten Areal und bei Erbringung einer Arbeitsleistung für die Verwaltung zulässig.

Art. 12 Nachtparkieren

1 Als Nachtparkieren gilt das regelmässige Parkieren zwischen 24.00 und 08.00 Uhr.

2 Regelmässigkeit im Sinne dieser Verordnung liegt auch vor, wenn festgestellt wird, dass ein Fahrzeug innerhalb einer von 2 Monaten dreimal oder häufiger nachts bei Kontrollen auf öffentlichem Grund parkiert ist.

Art. 13 Bereitstellen von Free-Floating Fahrzeugen

1 Das Bereitstellen von Free-Floating-Fahrzeugen auf dem Gebiet der Stadt Winterthur ist bewilligungs- und gebührenpflichtig.

3 Dies gilt sowohl für Zweiradfahrzeuge und fahrzeugähnliche Geräte als auch für Motorfahrzeuge und unabhängig davon, ob die Fahrzeuge unentgeltlich angeboten werden oder ob dafür eine Abgabe zu bezahlen ist oder die Fahrzeuge nur für Mitglieder angeboten werden.

4 Die Bewilligung ist mit Auflagen verbunden, die die Anzahl, das Abstellen, die Wartung und Beseitigung der Fahrzeuge sowie die Verantwortung vor Ort regeln.

5 Ein Anspruch auf Erteilung einer Bewilligung besteht nicht.

Art. 14 Zonen

Das Gebiet der Stadt Winterthur ohne die Aussenwachen (Art. 4 Abs. 2) und die Zentrumszonen (Art. 14) wird in Parkierungszonen eingeteilt.

Art. 15 Zentrumszonen

1 Als Zentrumszonen gelten

- a) Zentrumszone Innenstadt (Anhang 1)
- b) Quartierzentrum Neuheit (Anhang 2)
- c) Quartierzentrum Töss (Anhang 3)
- d) Quartierzentrum Wülflingen (Anhang 4)
- e) Quartierzentrum Seen (Anhang 5)
- f) Quartierzentrum Oberwinterthur (Anhang 6)

2 Der Stadtrat kann spezielle Zielorte bezeichnen, für welche die Parkiervorschriften wie für Zentrumszonen gelten.

Art. 16 Gebühren für Parkplätze auf öffentlichen Grund

Die Gebühren betragen:

- a) für Motorfahrzeuge (ohne schwere Motorwagen)
 - für 30 Minuten Fr. 1. — (Kontrollgebühr)
 - für alle weiteren 30 Minuten Fr. 1. — (Benutzungsgebühr)
- b) für schwere Motorwagen
 - für 30 Minuten Fr. 1. — (Kontrollgebühr)
 - für alle weiteren 30 Minuten Fr. 2. — (Benutzungsgebühr)

Art. 17 Benutzungsgebühren für Parkplätze auf Liegenschaften im Verwaltungsvermögen und auf Schularealen für Mitarbeitende der Verwaltung

1 Die Höhe der Grundgebühr für Motorwagen mit vier Rädern beträgt Fr. 80.—pro Monat.

2 Die Monatsgebühren für Mitarbeitende werden in Schritten von 20% proportional zum Arbeitspensum berechnet. Wird die Monatsgebühr für das ganze Jahr entrichtet, sind nur 10 Monatsgebühren zu bezahlen. Bei krankheitsbedingten und anderen Absenzen von mehr als einem Monat erfolgt für jeden vollen Monat einer Absenz eine entsprechende Rückvergütung.

3 Für gedeckte Parkplätze oder Parkplätze in Parkhäusern wird ein Zuschlag von Fr. 25 —pro Monat erhoben.

4 Für Parkplätze in Zentrumszonen gemäss Art. 14 wird ein Zuschlag von Fr. 25.— pro Monat erhoben.

5 Für die Reservation eines fest zugeteilten Parkplatzes wird ein Zuschlag von Fr. 25.— pro Monat erhoben.

6 Für Mitarbeitende mit Bereitschaftsdienst ab Arbeitsort und für Mitarbeitende mit Wohnort in der Stadt ohne direkten Anschluss an den öffentlichen Verkehr beträgt die Grundgebühr Fr 40.--. Der Zuschlag für Parkplätze in Zentrumszonen entfällt.

7 Die Gebühr für alle übrigen Motorfahrzeuge beträgt ein Viertel der Grundgebühr und allfälliger Zuschläge für Motorwagen mit vier Rädern.

8 Sind Zuschläge gemäss Abs. 3-5 mehrfach fällig, betragen diese insgesamt Fr. 50. —.

9 Gehbehinderte Mitarbeitende sind von den Gebühren befreit.

Art. 18 Benutzungsgebühren für Parkplätze auf Liegenschaften im Verwaltungsvermögen und auf Schularealen durch Dritte

1 Dritte und Mitarbeitende der Verwaltung, die nicht gleichzeitig eine Arbeitsleistung für diese erbringen, haben eine Benutzungsgebühr für das Parkieren zu entrichten.

2 Die Gebühr wird in der Regel pro Stunden, für regelmässige Nutzer der Schulsportanlagen pro Monat erhoben.

3 Diese Gebühr für Motorwagen ab drei Rädern pro Stunde beträgt:

- a) in den Aussenwachten (Ziff. 4 Abs. 2) Fr. 1.20
- b) in den Zentrumszonen Fr. 2.—
- c) in den übrigen Gebieten Fr. 1.60.

4 Die Gebühr für alle übrigen Motorfahrzeuge beträgt ein Viertel der Gebühr für Motorwagen mit vier Rädern.²

5 Für regelmässige externe Nutzerinnen und Nutzer von Schulsportanlagen oder anderen Schulräumen für die Zeit von Montag bis Freitag von 17.00 bis 23.30 Uhr, an Samstagen von 08.00 bis 23.30 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen von 08.00 bis 20.00 Uhr:

- a) für Motorwagen ab 3 Rädern: Jahresgebühr Fr. 250. —, Monatsgebühr Fr. 30. —
- b) für alle übrigen Motorfahrzeuge beträgt die Gebühr ein Viertel der Gebühr für Motorwagen ab 3 Rädern.

Art. 19 Gebührensätze für Langzeitparkieren

Die Höhe der Gebühren beträgt:

1 Langzeitparkierbewilligung Blaue Zone Anwohnende, Zone X und Langzeitparkierbewilligung Blaue Zone X für Motorwagen ab 3 Rädern: Jahresgebühr Fr. 300.--; Monatsgebühr Fr. 30.--

2 Langzeitparkierbewilligung Blaue Zone Gewerbetreibende

- a) für Motorwagen ab drei Rädern: Jahresgebühr Fr. 300.--, Monatsgebühr Fr. 30.—
- b) für Motorwagen ab drei Rädern, gültig für bis zu 5 Fahrzeuge: Jahresgebühr Fr. 500.--

3 Nachtparkierbewilligung

- a) für Motorfahrzeuge ab drei Rädern: Jahresgebühr Fr. 660, Monatsgebühr Fr. 55.—
- b) für schwere Motorwagen: Jahresgebühr Fr. 1'080; Monatsgebühr Fr. 90.--

4 Kombinierte Langzeitparkbewilligung Blaue Zone / Nacht für Motorfahrzeuge ab 3 Rädern: Jahresgebühr Fr. 720, Monatsgebühr Fr. 60.—

5 Langzeitparkierbewilligung Blaue Zone Gast / Kunde für Motorfahrzeuge ab drei Rädern: pro Tag: Fr. 10.--

6 Sonderbewilligungen

Fr. 50.— bis Fr. 1'080.--.

7 Motorfahrzeuge und Anhänger sind je separat gebührenpflichtig.

Art. 20 Inhalt der Bewilligung

1 Die Langzeitparkierbewilligung Blaue Zone, die Nachtparkierbewilligung oder die Langzeitparkbewilligung Blaue Zone / Nacht, sowie die Bewilligung zum Parkieren auf einem Grundstück im Verwaltungsvermögen oder auf einem Schulhausareal berechtigen dazu, das darin

² Konsequenter wäre es, für das Parkieren von Motorrädern auch auf Liegenschaften im Verwaltungsvermögen analog zu Ziff. 6 auf Gebühren zu verzichten, es sei denn, dass die Fahrzeuge auf gedeckten oder reservierten Parkplätzen abgestellt werden.

aufgeführte Fahrzeug in der in der Bewilligung bezeichneten Zone zeitlich unbeschränkt während der aufgeführten Zeit zu parkieren.

2 Im Einzelfall gelten die mit der Bewilligung verbundenen Auflagen und Bedingungen.

Art. 21 Änderung der Voraussetzungen

Entfällt die Bezugsberechtigung oder ändern sich die der Bewilligung zugrundeliegenden Umstände, so hat die Bewilligungsinhaberin bzw. der Bewilligungsinhaber dies innert 14 Tagen zu melden.

Art. 22 Entzug der Bewilligung

Parkierbewilligungen können entzogen werden, wenn

- a) die Voraussetzungen für deren Erteilung nicht oder nicht mehr gegeben sind oder
- b) die Bewilligung missbräuchlich verwendet wurde.

Art. 23 Entfernen oder Abschleppen von Fahrzeugen

1 Motorfahrzeuge, die ohne die gemäss dieser Verordnung erforderliche Bewilligung, verkehrswidrig oder in nicht verkehrstüchtigem Zustand abgestellt werden, können abgeschleppt und eingestellt werden.

2 Die Fahrzeuge können gegen eine Gebühr von Fr. 100.—und gegen die Entrichtung der Abschlepp- und Einstellkosten gemäss einer vom Stadtrat festzulegenden Regelung abgeholt werden. Werden Gebühren und Kosten sofort entrichtet, entfällt der Erlass einer zusätzlich kostenpflichtigen Verfügung. Vorbehalten sind Retentionsmassnahmen.

3 Verkehrs- oder regelwidrig abgestellte Fahrräder, Motorfahrräder und fahrzeugähnliche Geräte werden entfernt und eingelagert. Sie können gegen eine Gebühr von Fr. 20.-- am publizierten Ort und zu den angegebenen Zeiten abgeholt werden. Wird die Gebühr sofort entrichtet, entfällt der Erlass einer zusätzlich kostenpflichtigen Verfügung.

Art. 24 Elektronische Abwicklung des Vollzugs der Verordnung

1 Gesuche für das Erteilen von Bewilligungen im Rahmen dieser Verordnung können auf elektronischem Wege gestellt und abgewickelt werden.

2 Gebühren können auf elektronischem Weg bezahlt werden.

Art. 25 Datenschutz

1 Die im Zusammenhang mit dem Vollzug dieser Verordnung erhobenen Daten werden ausschliesslich für die Kontrolle der Parkierberechtigung und der Zahlungsabwicklung verwendet.

2 Betroffene haben das Recht ihre personenbezogenen Daten einzusehen und diese berichtigen oder entfernen zu lassen, soweit dies nicht aufgrund gesetzlicher Bestimmungen unzulässig ist und sie nicht mehr am System teilnehmen.

3 Der Stadtrat regelt die Details.

Art. 26 Strafbestimmungen

1 Wer ein Fahrzeug ohne Bewilligung regelmässig nachts auf öffentlichem Grund abstellt, wird mit einer Busse bis Fr. 500. — bestraft.

2 Wer ein Fahrzeug, ohne Bewilligung oder ohne die vorgeschriebenen Gebühren zu bezahlen, auf einem Grundstück im Verwaltungsvermögen oder auf einem Schulhausareal abstellt, wird mit Busse bis Fr. 500.— bestraft.

3 Wer diese Verordnung in anderer Weise oder eine gestützt darauf durch den Stadtrat erlassene Verordnung missachtet, wird mit Busse bis Fr. 100.— bestraft.

Art. 27 Vollzug

1 Der Stadtrat erlässt die notwendigen Vollzugsbestimmungen insbesondere über die zusätzliche Beschränkung der Parkzeit in blauen Zonen, die maximale Parkierdauer, auch in blauen

Zonen, die Betriebszeiten der Parkuhren sowie über Zonen, die nicht dem Regime der Blauen Zone unterstellt werden.

2 Er legt die Zonen für die Langzeitparkbewilligungen für die Bevorzugung von Anwohnenden sowie für das gebührenpflichtige Parkieren an speziellen Zielen fest.

3 Er kann in besonderen im Einzelfall oder für besondere Kategorien von Motorfahrzeugen Ausnahmen von der Gebührenpflicht oder der Parkzeitbeschränkung unter Auflagen gestatten.

4 Er legt fest in welchen besonderen Fällen einer berechtigten Person oder einem berechtigten Betrieb mehr als eine Bewilligung erteilt wird.

5 Er erteilt die Bewilligungen für das Bereitstellen von Free-Floating Fahrzeugen und bestimmt die Auflagen. Er legt die Gebühren zur Benutzung des öffentlichen Grundes für die Vermieter dieser Fahrzeuge fest.

6 Er regelt das Erteilen von Dauerparkbewilligungen für Free-Floating Motorfahrzeuge.

7 Er führt ein Verzeichnis über die von dieser Verordnung erfassten Parkplätze und die von den Regelungen dieser Verordnung abweichenden Ausnahmbewilligungen.

8 Er sorgt für die Möglichkeit der elektronischen Abwicklung des Vollzugs dieser Verordnung.

9 Er kann die Durchführung von Kontrollaufgaben an geeignete Dritte übertragen.

10 Die Vermietung der Parkplätze und die Bewirtschaftung der Parkuhren erfolgt durch das Departement Finanzen.

11 Der Stadtrat wird beauftragt, alle mit dieser Verordnung in Widerspruch stehenden Stadtratsbeschlüsse aufzuheben oder diese anzupassen.

Art. 28 Inkrafttreten

1 Diese Verordnung tritt nach der Genehmigung durch den Regierungsrat auf den vom Stadtrat zu bestimmendem Zeitpunkt in Kraft.

2 Auf diesen Zeitpunkt hin werden die Verordnungen über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund vom 24. Januar 2005, über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (Parkkartenvorschriften) vom 17. Juni 1987 und betreffend das nächtliche Dauerparkieren vom 31. Mai 1965 aufgehoben.