

Stadt Winterthur



## **Verordnung über Fahrzeugabstellplätze**

(Parkplatzverordnung Winterthur, PPVO-W)

Vom Grossen Gemeinderat erlassen am 13. April 2015

Vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. \_\_\_\_ genehmigt am \_\_\_\_

(Version nach Beschluss des Grossen Gemeinderats am 13. April 2015)

*Die Parkplatzverordnung (PPVO-W) ist ein wesentlicher Bestandteil der kommunalen Nutzungsplanung. Mit der Regelung der für die einzelnen Grundstücke und deren Nutzung erforderlichen bzw. maximal zulässigen Parkplatzzahlen stellt sie die verkehrsmässige Erschliessung des Baugebiets durch ein den Kapazitäten des kommunalen Strassennetzes angepasstes Volumen des motorisierten Individualverkehrs sicher. Sie leistet dadurch auch einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Winterthurer Luftqualität und zur langfristigen Sicherstellung eines funktionsfähigen Strassennetzes. Diese Zielsetzungen entsprechen dem kommunalen Richtplan Verkehr, dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) und dem Massnahmenplan Luftreinhaltung 2010.*

## Hinweise und Erläuterungen

*Nutzungsbezogene Abstellplätze sind private Parkplätze sowie öffentlich zugängliche Parkplätze beispielsweise von Schulen, Sporteinrichtungen und Einkaufszentren. Die Bestimmung der Zahl der Abstellplätze im öffentlichen Strassenraum sowie der öffentlichen Parkhäuser (ohne Nutzungsbezug) wird nicht in der PPVO-W geregelt. Diese Parkplätze sind nur im Rahmen der gemäss Art. 20 bis 21 vorgeschriebenen Parkraumplanung und Bewirtschaftungspflicht Gegenstand der Verordnung. Parkhäuser (z.B. von Einkaufszentren) können Parkplätze mit und ohne Nutzungsbezug enthalten (z.B. Archhöfe, Neuwiesen).*

Rechtsgrundlage: § 242 PBG

*“<sup>1</sup> Die Bau- und Zonenordnung legt die Zahl der Abstellplätze für Verkehrsmittel, insbesondere für Motorfahrzeuge, fest, die nach den örtlichen Verhältnissen, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks für Bewohner/innen, Beschäftigte und Besucher/innen erforderlich sind.“*

Gestützt auf Art. 11, 12 und 44a des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (SR814.01), auf §§ 242 ff. des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz) vom 7. September 1975 (LS 700.1) und auf § 28 Abs. 1 Ziff. 6 der Gemeindeordnung vom 26. November 1989 erlässt der Grosse Gemeinderat folgende

## Parkplatzverordnung:

### I. Regelungsinhalt

Art. 1

Regelungsinhalt

<sup>1</sup> Diese Verordnung regelt

- die Bestimmung der Zahl der nutzungsbezogenen, minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen (Parkplätze)
- die Bestimmung der Zahl der nutzungsbezogenen, minimal erforderlichen Abstellplätze für Motorräder und leichte Zweiräder
- die Leistung von Ersatzabgaben und den Ersatzabgabefonds sowie
- die Parkraumplanung mit Bewirtschaftungskonzept.

<sup>2</sup> Nutzungsbezogene Abstellplätze sind Parkplätze, die für eine konkrete Grundstücksnutzung erforderlich sind.

### II. Zahl der Abstellplätze

#### A. Abstellplätze für Personenwagen

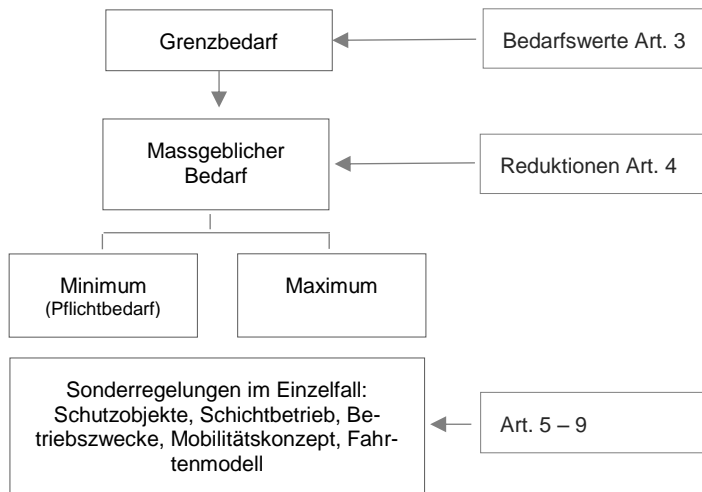
Art. 2

Zahl

Die Zahl der Parkplätze wird für die einzelnen Benutzerkategorien nach Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach den besonderen örtlichen Verhältnissen ermittelt.

Die Definition des Grenzbedarfes wurde aus der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen (Baudirektion, Oktober 1997) übernommen.

Funktionsschema Parkplatzermittlung:



Die PP-Bedarfswerte entsprechen der kantonalen Wegleitung von 1997.

Abkürzungen:

PP Parkplatz (Abstellplatz für Personenwagen)

mBGF massgebliche Bruttogeschossfläche

Sie umfasst alle dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren Räume in Voll-, Unter- und Dachgeschossen unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen und Sanitäräume samt inneren Trennwänden ohne Aussenwände sowie ohne die nicht anrechenbaren Nebenräume gemäss § 10 Allgemeine Bauverordnung (ABV).

SN-Norm: Zu beachten ist insbesondere die Schweizer Norm SN 640 281 des VSS (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) 2006

### Art. 3

<sup>1</sup> Als Grenzbedarf gilt diejenige Zahl der Parkplätze, die für die bestimmte Nutzung eines Grundstücks erforderlich ist, wenn dessen Erschliessung - ohne Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs - ausschliesslich mit dem motorisierten Individualverkehr und einem üblichen Anteil an Fahrrad- und Fussgängerkehr erfolgt.

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

Parkplätze für Nutzungsart	Bewohner/innen oder Beschäftigte	Besucher/innen und Kunden/innen
<b>Wohnen</b>	1 PP / 80 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP / 800 m <sup>2</sup> mBGF
<b>Verkaufsgeschäfte</b>		
Lebensmittel	1 PP / 150 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP / 30 m <sup>2</sup> mBGF (2)
Nicht-Lebensmittel	1 PP / 200 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP / 70 m <sup>2</sup> mBGF (2)
<b>Gastbetriebe</b>		
Restaurant, Café	1 PP / 40 Sitzplätze	1 PP / 6 Sitzplätze
Konferenzräume, Säli	-	1 PP / 10 Sitzplätze
Hotel	1 PP / 7 Zimmer	1 PP / 2 Zimmer
<b>Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen, Gewerbe und Industrie</b>		
(1)		
publikumsorientierte Betriebe (3)	1 PP / 80 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP / 100 m <sup>2</sup> mBGF
nicht-publikumsorientierte Betriebe	1 PP / 80 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP / 300 m <sup>2</sup> mBGF
industrielle und gewerbliche Fabrikation	1 PP / 150 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP / 750 m <sup>2</sup> mBGF
Lagerflächen	1 PP / 300 m <sup>2</sup> mBGF	-(2)
<b>Spezialnutzungen</b>		
Einkaufszentren (gemäss BBV II ab 2'000 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche, bzw. ca. 3'000 m <sup>2</sup> mGF) mit Mischnutzung: Grossverteiler (inkl. Lebensmittel), Hobby, Mode, Möbel, Restaurants etc.	1 PP / 250 m <sup>2</sup> mBGF	1 PP / 60 m <sup>2</sup> mBGF
Unterhaltungsstätten, öffentliche Bauten, Sportanlagen und öffentlicher Verkehr	(4)	(4)
Für weitere spezielle Nutzungen (wie Schulen, Spitäler, Alterswohnen) wird der Grenzbedarf unter Beachtung der einschlägigen SN-Norm fallweise bestimmt.		

(1) gemischte Betriebe sind in entsprechende Teile aufzugliedern

(2) Güterumschlag / Anlieferung separat

(3) z.B. Bank, Post, öffentliche Verwaltung mit Schalterbetrieb, Reisebüro, Arzt, Zahnarzt, Therapie, Kopierzentrale, chemische Reinigung, Coiffeur

(4) werden von Fall zu Fall bestimmt (aufgrund massgebender SN-Norm)

### Grenzbedarf

**Berechnungsbeispiel:**

Total PP (inkl. Besucher/innen / Kunden/innen): 11,4 > Rundung > 11.0

Total PP (inkl. Besucher/innen / Kunden/innen): 11,8 > Rundung > 12.0

*In der kantonalen Wegleitung wird der massgebliche Bedarf, abhängig von Gemeindetyp und ÖV-Erschliessungsgüte, als Prozentanteil des Grenzbedarfs in Form einer Bandbreite zwischen Minima und Maxima festgelegt. Aufgrund "weiterer spezieller Verhältnisse" kann Winterthur die Bandbreite auf die städtischen Verhältnisse abstimmen. Die Stadt Winterthur teilt das Stadtgebiet unter Berücksichtigung der "örtlichen Verhältnisse" in 9 Gebiete (A bis E) ein, wobei das Gebiet E der Rubrik „keine Güteklasse“ in der kantonalen Wegleitung entspricht.*

*In den zentral gelegenen Gebieten A1, A2, B1 und B2 werden ausgewählte Bedarfswerte stärker als in den übrigen Gebieten reduziert. Diese Gebiete korrespondieren mit den kantonalen Zentrumsgebieten Stadtmitte (A1 und B1) und Oberwinterthur/Grüze (A2 und B2), welche sich durch eine hohe Nutzungsdichte sowie eine gute ÖV-Erreichbarkeit auszeichnen. Zudem bestehen in Winterthur insbesondere auf den MIV-Erschliessungsachsen der kantonalen Zentrumsgebiete erhebliche Kapazitätsengpässe, sodass der Ziel- und Quellverkehr (abhängig vom verfügbaren Parkplatzangebot) möglichst minimiert werden soll.*

*In den übrigen Gebieten werden die Maximalwerte im Bereich der bisher gültigen Praxis festgelegt.*

*Die ÖV-Güteklassen bilden die Grundlage für die Gebietsabgrenzung im Plan der Reduktionsgebiete. Zusätzlich berücksichtigt werden zonenrechtliche Gegebenheiten, die Topografie sowie beschlossene oder gemäss Richtplan geplante Ausbauten, wie z.B. die 4. Teilergänzung der S-Bahn, der Ausbau der städtischen Buslinien und lokale Wegerschliessungen. Für die Höhereinstufung im Zentrumsgebiet Oberwinterthur / Grüze gelten der vorgesehene ÖV-Hochleistungskorridor sowie die bessere Anbindung von Fuss- und Veloverkehr als Erschliessungsvoraussetzungen.*

*Als Bereiche mit Übergangslösung werden beispielsweise Neuhegi-Grüze sowie Binzhof bezeichnet. Die ÖV-Erschliessungsgüte gemäss dem Plan der Reduktionsgebiete wird in diesen Bereichen erst in einigen Jahren realisiert.*

*Für die Altstadt werden keine Reduktionen festgelegt (vom Gebietsplan ausgenommen), da dort weder neue Parkplätze erstellt werden dürfen noch eine Ersatzabgabe erhoben wird.*

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

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

**Art. 4**

Massgeblicher Bedarf

<sup>1</sup> Der massgebliche Bedarf wird in Prozenten des Grenzbedarfs gemäss nachfolgender Tabelle und dem Plan der Reduktionsgebiete, der Bestandteil dieser Verordnung ist, festgelegt. Der Mindestwert legt die Zahl der minimal erforderlichen Parkplätze fest (Pflichtbedarf). Der Höchstwert legt die maximal zulässige Zahl der Parkplätze fest. Im Rahmen dieser Minimal- und Maximalvorschrift kann die Bauherrschaft die zu erstellende Anzahl an Parkplätzen frei bestimmen.

Benutzer/innen Gebietszuteilung gemäss dem "Plan der Reduktionsgebiete"	Bewohner/ innen		Beschäftigte		Besucher/ innen und Kund/innen	
	min %	max %	min %	max %	min %	max %
Gebiet A	20	40	10	20	20	30
Gebiet A1*	20	35	10	15	15	30
Gebiet A2**	20	35	10	20	15	30
Gebiet B	30	65	20	30	30	40
Gebiet B1*	30	50	15	25	25	40
Gebiet B2**	30	50	15	30	25	40
Gebiet C	45	85	30	45	45	65
Gebiet D	70	-	50	60	60	85
Gebiet E	100	-	70	90	80	100

\* Kantonales Zentrumsgebiet Stadtmitte  
\*\* Kantonales Zentrumsgebiet Oberwinterthur/Grüze

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

<sup>3</sup> In den im Plan der Reduktionsgebiete bezeichneten Bereichen, wo die ÖV-Erschliessungsgüte gemäss Plan erst in einigen Jahren realisiert wird, können auf Gesuch der Bauherrschaft zusätzliche Parkplätze gemäss aktueller ÖV-Gütekategorie als befristete Übergangslösung längstens bis zur Umsetzung der geplanten ÖV-Erschliessungsgüte bewilligt werden.

*Ob auf die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen von Gehbehinderten verzichtet werden kann, liegt im Ermessensspielraum der Baubehörde im Rahmen des Baubewilligungsentscheides. Sind die Parkplätze relativ grosszügig dimensioniert, kann darauf eher verzichtet werden als bei einer eng bemessenen Parkplatzanlage.*

*SIA: Zu beachten ist insbesondere die Norm SIA 500 Hindernisfreie Bauten bzw. die jeweils aktuelle Version.*

*Für Schutzobjekte in / ausserhalb von Quartiererhaltungs- / Kernzonen sowie Gebieten mit Sonderbauvorschriften können zum Zwecke des Ortsbildschutzes die Minimal- und Maximalzahl der Parkplätze reduziert werden.*

*Erfolgen Schichtwechsel ausserhalb der MIV-Hauptverkehrszeiten so ist eine Erhöhung der maximal zulässigen Parkplatzzahl möglich. Das Mass der Erhöhung muss angemessen sein. Idealerweise werden Lösungen mit umliegenden Betrieben gesucht (Doppelnutzung).*

*Für Betriebe, die auf Betriebsfahrzeuge angewiesen sind (z.B. mit Spezialwerkzeugen) und diese in der Regel über Nacht auf dem Betriebsgelände abstellen, soll ebenfalls eine Erhöhung der maximal zulässigen Parkplatzzahl möglich sein. Diese kann jedoch höchstens in dem Umfang erfolgen, als es Betriebsfahrzeuge gibt.*

*Betriebsfahrzeuge, die zur Zeit des Inkrafttretens mit dem Eintrag Code 178 („Halterwechsel verboten“) im Fahrzeugausweis auf den Namen eines Mitarbeiters eingelöst sind, sind innert 48 Monaten auf den Betrieb zu überschreiben. Während dieser Übergangsfrist werden diese provisorisch als zum Betrieb zugehörig gezählt. Werden die Betriebsfahrzeuge nicht innert der Übergangsfrist auf den Betrieb eingetragen, sind die hierfür bewilligten Parkplätze wieder aufzuheben.*

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

#### Art. 5

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

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

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

#### Art. 6

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

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

<sup>3</sup> Für Fahrzeuge, die ausschliesslich Betriebszwecken dienen, kann die Zahl der maximal zulässigen Parkplätze erhöht werden. Als Betriebsfahrzeuge gelten Servicefahrzeuge und vergleichbare für den Betrieb notwendige Fahrzeuge, die auf den Betrieb eingelöst sind oder in naher Zukunft eingelöst werden. Die Parkplätze sind ausschliesslich dieser Nutzung vorbehalten. Fällt diese Nutzung weg, sind die dafür bewilligten Parkplätze wieder aufzuheben.

Parkplätze für  
Behindertenfahrzeuge

Sonderregelungen

Mit dieser Bestimmung soll institutionelles Car-Sharing (z.B. Mobility-Angebote) mittels "Anreizsystem" belohnt werden.

Berechnungsbeispiel:

Mindest-Parkplätze (Pflichtparkplätze): 20; maximal zulässig: 30

Bei 2 gemeinsam genutzten Parkplätzen für Car-Sharing ergibt dies:

Mindest-Parkplätze (Pflichtparkplätze): 12 + 2; maximal zulässig: 30 (28 + 2)

Parkplätze werden gemäss Art. 1 - 4 nutzungsbezogen, d.h. zweckgebunden berechnet und bewilligt. Treten wesentliche Veränderungen in der Zweckbindung auf, respektive wird eine solche aufgehoben (im Rahmen von Fahrtenmodellen), so kann der Stadtrat verlangen, dass ein Mobilitätskonzept erarbeitet wird, mit welchem nachgewiesen wird, dass das Verkehrsaufkommen trotzdem bewältigt werden kann.

In der Verordnung werden Ziel, Mindestinhalt und die Pflicht zur Erstellung von Mobilitätskonzepten geregelt. Das Departement Bau erarbeitet die erforderlichen Grundlagen.

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

#### Art. 7

Mobilitätskonzepte

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

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

<sup>2</sup> Mobilitätskonzepte zeigen für besondere Nutzungen und besondere Verhältnisse Massnahmen auf, die den induzierten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr abstimmen.

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

- a) Ziel, Zweck und Zuständigkeit
- b) Zusammenspiel von Parkplatzangebot und erwarteter Parkplatznachfrage
- c) Ausstattung der Parkieranlagen
- d) Parkplatz-Bewirtschaftung
- e) Integration in übergeordnetes Parkleitsystem
- f) Monitoring
- g) Massnahmen/Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden

## Art. 8

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

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

## Art. 9

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

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

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

- a) Ziel, Zweck und Zuständigkeit
- b) Verkehrsgutachten
- c) maximal zulässige Fahrtenzahl Im Zusammenspiel mit Parkplatzangebot
- d) Regelung der Übertragung von Fahrten
- e) Regelung Betriebsorganisation: z.B. Fahrtenmanagement, Parkplatzmanagement
- f) Regelung Monitoring: z.B. Zählung Fahrten pro Tag durch Grundeigentümer / Bauberechtigte und mindestens jährliche Berichterstattung an Baubehörde
- g) Massnahmen / Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden

*Um auf die Bedürfnisse der Grundeigentümer und Bauherren besser reagieren (z.B. stark fluktuierende Nachfrage) und zugleich das Verkehrsaufkommen auf Anforderungen der Strassenkapazitäten und Umwelt abstimmen zu können, kann zusätzlich oder auch an Stelle der maximal zulässigen Parkplatzzahl ein Fahrtenkontingent festgelegt werden. Diese Massnahmen kann als mildere Massnahme zur (allenfalls weitergehenden) Beschränkung der Parkplatzzahl direkt auf § 242 Abs. 2 PBG abgestützt werden. Bei der Festlegung der Fahrtenzahl muss das Verhältnis zu der maximal zulässigen Zahl an Parkplätzen gewahrt werden. Das Departement Bau erarbeitet die erforderlichen Grundlagen.*

Regelung der Zahl der Fahrten (Fahrtenmodell)

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

Massgeblich ist die tatsächlich realisierte Zahl an Parkplätzen für Personenwagen.

### B. Abstellplätze für Motorräder

Art. 10

Bedarf

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

### C. Abstellplätze für leichte Zweiräder

Art. 11

Bedarf

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

VP Veloabstellplatz  
DL Dienstleistungen

mBGF massgebliche Bruttogeschossfläche.

Sie umfasst alle dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren Räume unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen und Sanitärräume samt inneren Trennwänden ohne Aussenwände sowie ohne die nicht anrechenbaren Nebenräume gemäss § 10 ABV.

Abstellplätze für Nutzungsweise	Bewohner/innen oder Beschäftigte	Besucher/innen, Kunden/innen, Schüler/innen
<b>Wohnen</b>	1 VP / 40 m <sup>2</sup> mBGF	-
<b>Verkaufsgeschäfte</b>		
Lebensmittel, tägl. Güter	1 VP / 200 m <sup>2</sup> mBGF	1 VP / 50 m <sup>2</sup> mBGF
Nicht-Lebensmittel	1 VP / 200 m <sup>2</sup> mBGF	1 VP / 150 m <sup>2</sup> mBGF
<b>Gastbetriebe, Restaurants</b>	1 VP / 5 Mitarbeitende	1 VP / 5 Sitzplätze
<b>Büro, DL, Verwaltungen, Gewerbe, Industrie</b>		
publikumsorientierte DL (1)	1 VP / 200 m <sup>2</sup> mBGF	1 VP / 250 m <sup>2</sup> mBGF
nicht publikumsorientierte DL, Gewerbe	1 VP / 200 m <sup>2</sup> mBGF	1 VP / 500 m <sup>2</sup> mBGF
industrielle und gewerbliche Fabrikation	1 VP / 400 m <sup>2</sup> mBGF	-
Für weitere spezielle Nutzungen (wie Schulen, Sporteinrichtungen, Freizeitangebote, ÖV-Haltestellen) wird der Bedarf unter Beachtung der einschlägigen SN-Norm fallweise bestimmt.		

(1) z.B. Bank, Post, öffentliche Verwaltung mit Schalterbetrieb, Reisebüro, Arzt, Zahnarzt, Therapie, Kopierzentrale, chemische Reinigung, Coiffeur

<sup>2</sup> Bei kleinerem Bedarf an Veloabstellplätzen, z.B. aufgrund ausgeprägter Hanglagen oder bei flächenintensiven Betrieben mit unterdurchschnittlicher Anzahl an Beschäftigten sowie bei hervorragender ÖV-Erschliessung und bei einem ausreichenden Angebot an öffentlichen Veloabstellplätzen kann die Baubehörde auf Gesuch Abminderungen vom Minimalbedarf bewilligen.



**Rechtsgrundlage § 244 PBG:**

*“<sup>1</sup> Die Abstellplätze müssen auf dem Baugrundstück oder in nützlicher Entfernung davon liegen.*

*<sup>2</sup> Sie müssen auch unter Berücksichtigung eines künftigen Strassenausbaus verkehrssicher angelegt sein; in Strassenabstandsbereichen dürfen Pflichtplätze nur liegen, wenn die spätere Verlegung auf Kosten des Pflichtigen möglich ist und rechtlich gesichert wird.*

*<sup>3</sup> Eine angemessene Anzahl Abstellplätze ist an leicht zugänglicher Lage für Besucher vorzusehen. Die nicht für Besucher vorgesehenen Plätze müssen unterirdisch angelegt oder überdeckt werden, wenn dadurch die Nachbarschaft wesentlich geschont werden kann, die Verhältnisse es gestatten und die Kosten zumutbar sind.“*

*Der Stadtrat kann gestützt auf § 245 PBG verlangen, dass Abstellplätze für Personenwagen in Gemeinschaftsanlagen zusammengefasst werden.*

*In Winterthur werden üblicherweise mindestens 50% der Veloabstellplätze für Bewohner/innen und Beschäftigte oberirdisch angeordnet.*

*Bereits beim Bau sollen entsprechende Vorkehrungen getroffen werden (z.B. mittels Leerrohren und Platzreserven für Stromzähler), um ein teures Nachrüsten vermeiden zu können. Als Parkieranlagen gelten Garagen mit über 10 Parkplätzen für Personenwagen und Abstellräume für mehr als 10 Zweiräder.*

**III. Anordnung, Gestaltung und Sicherstellung****Art. 12**Personenwagen und  
Motorräder

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

<sup>2</sup> Die Abstellplätze für Besucher/innen und Kunden/innen sind als solche zu kennzeichnen und von Dauerparkierenden freizuhalten.

**Art. 13**

Leichte Zweiräder

Erforderliche Abstellplätze für leichte Zweiräder sind in der Regel auf dem Grundstück selbst zu erstellen. Die Abstellplätze für leichte Zweiräder müssen gut zugänglich und an zweckmässiger Lage angeordnet werden.

**Art. 14**

Sicherstellung

Liegen die Abstellplätze nicht auf dem pflichtigen Grundstück selbst, so ist der dauernde Bestand der Abstellplätze bei den beteiligten Parzellen im Grundbuch anmerken zu lassen. Die öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung ist vor Baubeginn sicherzustellen. Die Abstellplätze sind bis spätestens zum Bezug des Bauobjektes zu erstellen.

**Art. 15**Anschlüsse für Lade-  
vorrichtung von  
Elektrofahrzeugen

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

*Pflicht und Höhe der Ersatzabgabe richten sich nach § 246 PBG:*

**§ 246 PBG:**

*“<sup>1</sup> Ist die Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage innert nützlicher Frist nicht möglich, hat der Grundeigentümer, der kraft behördlicher Feststellung keine oder nur eine herabgesetzte Zahl eigener Abstellplätze schaffen muss oder darf, der Gemeinde eine angemessene Abgabe zu leisten.*

*<sup>2</sup> Keine Abgabe ist zu entrichten, soweit das Fehlen von Abstellplätzen auf die behördliche Aufhebung privater Parkierungsmöglichkeiten zurückzuführen ist.*

*<sup>3</sup> Die Höhe der Abgabe richtet sich nach den durchschnittlichen Kosten privater Plätze im entsprechenden Gebiet und danach, ob die privaten Plätze nach den Umständen offen oder gedeckt angelegt werden könnten oder müssten; zu berücksichtigen sind ferner Wertverluste, die für das pflichtige Grundstück ohne angemessene Abstellmöglichkeiten entstehen, die Lage des pflichtigen Grundstücks zu einer bestehenden oder vorgesehenen öffentlichen Anlage und deren Art sowie die mutmasslichen Einnahmen des Gemeinwesens.*

*<sup>4</sup> Streitigkeiten über die Abgabepflicht werden im Verfahren nach dem Gesetz betreffend die Abtretung von Privatrechten entschieden.“*

*Ergänzend zu § 246 PBG ist darauf zu achten, dass*

- *Schuldner/in der Ersatzabgabe der/die jeweilige Grundeigentümer/in ist.*
- *vor Baubeginn die Pflicht zur Zahlung einer Ersatzabgabe mittels einer öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anzumerken ist.*
- *die Ersatzabgaben vor dem Bezug des pflichtigen Bauobjektes zu bezahlen sind.*

**§ 247 PBG:**

*“<sup>1</sup> Die Gemeinden haben die Abgaben in einen Fonds zu legen, der nur zur Schaffung von Parkraum in nützlicher Entfernung von den belasteten Grundstücken oder zu einem diesen Grundstücken dienenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs verwendet werden darf.*

*<sup>2</sup> Die Fondsmittel sind jeweils einzusetzen, sobald die Umstände es erlauben.*

*<sup>3</sup> Gemeinden, die einen Fonds bilden, sind verpflichtet, eine Parkraumplanung durchzuführen und laufend den Verhältnissen anzupassen.*

*<sup>4</sup> Andere Gemeinwesen und öffentliche Verkehrsaufgaben erfüllende Unternehmungen können von der Gemeinde Beiträge aus deren Fonds verlangen, wenn sie Parkraum schaffen, der sonst von der Gemeinde bereitgestellt werden müsste.*

## IV. Ersatzabgabe und Ersatzabgabefonds

Art. 16

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

<sup>2</sup> Für autoarme Nutzungen gemäss Art. 8 entfällt die Ersatzabgabepflicht.

Art. 17

Kann und darf der Grundeigentümer nach Zahlung der Ersatzabgabe die minimal erforderliche Anzahl Parkplätze ganz oder teilweise beschaffen, so kann er die seinerzeit geleisteten Ersatzabgaben entsprechend dem Anteil der erstellten Parkplätze innert 10 Jahren nach rechtskräftiger Festsetzung zinslos zurückfordern.

Art. 18

Die Mittel des Ersatzabgabefonds sind gemäss § 247 PBG zu verwenden. Der Ersatzabgabefonds wird geäuft durch

- a) die Ersatzabgaben
- b) allfällige Betriebsüberschüsse der mit Fondsmitteln erstellten Parkplätze
- c) allfällige Erträge des Fonds
- d) allfällige Abgaben aus Fahrtenmodellen
- e) allfällige Einlagen der Stadt.

Art. 19

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

<sup>2</sup> Die Verwaltung des Fonds erfolgt durch das Finanzamt der Stadt. Die Anträge auf Verwendung der Fondsmittel stellt die Vorsteherin / der Vorsteher des Baudepartements gestützt auf den Parkraumplan. Bei Verwendung der Fondsmittel zugunsten des öffentlichen Verkehrs wird der Antrag im Einvernehmen mit der Vorsteherin oder dem Vorsteher des Departements der Technischen Betriebe gestellt.

Pflicht und Höhe  
Ersatzabgabe

Rückforderungen

Äufnung Abgabefonds

Zuständigkeit

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

## V. Parkraumplanung

### Art. 20

Parkraumplanung

<sup>1</sup> Der Stadtrat erstellt zur Umsetzung der verkehrlichen Ziele im städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK 2010) und im kommunalen Richtplan einen Parkraumplan. Er überarbeitet ihn periodisch und bringt ihn dem Grossen Gemeinderat zur Kenntnis.

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

### Art. 21

Bewirtschaftung

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

<sup>2</sup> Für die Bewirtschaftungspflicht gilt eine Bagatellgrenze von 10 Parkplätzen pro Parkierungsanlage. Der Stadtrat kann gebietsweise höhere Bagatellgrenzen festlegen und in begründeten Fällen einzelne Nutzungen und Gebiete aus der Bewirtschaftungspflicht entlassen.

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

*Von der Bewirtschaftungspflicht sind sowohl neue als auch bestehende Bauten und Anlagen betroffen. Die Bewirtschaftung kann sowohl monetäre Regelungen als auch nicht monetäre Benutzungseinschränkungen (z.B. zeitliche Beschränkungen mittels blauen Zonen, weisse Zone mit Zeitangabe oder Beschränkung der Benutzerart) beinhalten.*

*Als öffentlich zugängliche Parkplätze gelten Parkplätze auf öffentlichem Grund sowie allgemein zugängliche öffentliche und private Kunden- und Besucherparkplätze von Einkaufszentren, Fachmärkten, Freizeitnutzungen und öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Spitälern, Sportanlagen, Museen, Heimen, Verwaltungen.*

*Nicht als öffentlich zugängliche Parkplätze gelten private Parkplätze für Bewohner/innen, ihre Besucher/innen, für Beschäftigte sowie für Kunden/Kundinnen von Gewerbe- und Industriebetrieben.*

*Als minimale Bagatellgrenze sind 10 Parkplätze pro Parkierungsanlage vorgesehen, wobei verschiedene Parkierungsanlagen, die derselben Nutzung dienen oder einen baulichen oder betrieblichen Zusammenhang (z.B. gemeinsame Zufahrt) aufweisen, gemeinsam betrachtet werden. Der Stadtrat kann diese Bagatellgrenze gebietsweise erhöhen oder besondere Nutzungen und Gebiete in begründeten Fällen aus der Bewirtschaftungspflicht entlassen (z.B. Nutzungen, die ausschliesslich ausserhalb der Hauptverkehrszeiten Verkehr erzeugen).*

*Die Einführung der Bewirtschaftungspflicht für öffentlich zugängliche Parkplätze auch ausserhalb des öffentlichen Grundes erfordert eine Überarbeitung und Ergänzung der "Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund" vom 24. Januar 2005..*

*Unter Erschliessungsqualität versteht man die Güte der Erreichbarkeit von Teilgebieten mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Fuss- und Veloverkehr (z.B. durch wesentliche Änderungen des ÖV-Angebotes oder der Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen mit dem Fuss- und Veloverkehr). Die Ermittlung der Erschliessungsqualität stützt sich auf die Methode und Kriterien der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen oder entsprechende Nachfolgeregelungen.*

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

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

## VI. Schlussbestimmungen

### Art. 22

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

Anpassung Reduktionsgebiete bei erheblichen Veränderungen des ÖV-Angebots

### Art. 22a

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

Weitergeltung des bisherigen Rechts (Bestandsschutz)

### Art. 23

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

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

Aufhebung bisherigen Rechts und Inkrafttreten

Winterthur, 13. April 2015

Im Namen des Grossen Gemeinderates

Die Präsidentin:

Barbara Günthard Fitze

Der Ratsschreiber:

Marc Bernhard