

# **Erläuterungsbericht zur Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, PPVO)**

**Gemäss Art. 47 RPV und § 7 PBG**

### **Projektteam**

Josef Lisibach, Stadtrat, Vorsteher Departement Bau (Projektgesamtverantwortung)

Lena Ruoss, Leiterin Baupolizei, Departement Bau (Projektleitung),

Walter Bauer, Leiter Rechtsdienst, Baupolizei, Departement Bau

Raffael Noesberger, Leiter Verkehrplanung, Tiefbauamt, Departement Bau

Lukas Mischler, Departementssekretär, Departement Bau

Felix Helg, HELG-CONSOLTING, Winterthur (Projektberatung)

### **Planungsbüro**

Reto Wild, Raumplaner, Suter • von Känel • Wild AG, Zürich

## Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
2. Parkplatzverordnung	11
3. Wirkung	20
4. Vorwirkung	22
5. Mitwirkung	23
Abkürzungen	25
Anhang: Fallbeispiele	23

# 1. Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Die Verordnung der Stadt Winterthur über die Fahrzeugabstellplätze vom 27. Oktober 1986 entspricht seit den 1990er-Jahren nicht mehr dem übergeordneten kantonalen Planungs- und Baugesetz (PBG). Seit 2011 dient die Dienstanweisung des Winterthurer Stadtrats als Grundlage für die Berechnung der zulässigen Parkplatzzahl. Die Dienstanweisung basiert auf der Wegleitung der kantonalen Baudirektion vom Oktober 1997 zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen (nachfolgend Wegleitung 1997)<sup>1</sup>.

Der Bedarf für eine neue, demokratisch legitimierte Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, PPVO) ist ausgewiesen und unbestritten. Er hat in den letzten Jahren zu verschiedenen politischen Vorstössen und zu aufsichtsrechtlichen Verfahren vor dem Bezirksrat Anlass gegeben. Es wurden mehrere Versuche unternommen, die Parkplatzverordnung zu revidieren. Die letzte Revisionsvorlage wurde vom Stimmvolk am 18. Oktober 2015 mit einem Mehr von 60,1 Prozent abgelehnt. Es folgte ein neuer Revisionsprozess unter Beteiligung der Befürworter und Gegner der verworfenen Vorlage sowie unter Beizug von Fachleuten von innerhalb und ausserhalb der Verwaltung.

Die neue PPVO schafft eine im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren erlassene gesetzliche Grundlage für die Berechnung der minimal erforderlichen und maximal zulässigen Parkplatzzahl für Personenkraftwagen sowie die minimal erforderliche Zahl der Parkplätze für Motorräder bzw. Abstellplätze für Velos auf privatem Grund. Sie beseitigt die seit Jahren bestehende Rechtsunsicherheit, die mangels einer genügenden gesetzlichen Grundlage entstanden ist.

Die Stadt Winterthur nutzt mit dieser Vorlage den ihr im Rahmen der Gemeindeautonomie zustehenden Handlungsspielraum im kommunalen Gesetzgebungsprozess und schafft eine spezifische, auf die Bedürfnisse der Stadt zugeschnittene gesetzliche Grundlage für die Parkplatzberechnung im Baubewilligungsverfahren.

Im Kapitel 1.2 und 1.3 werden die wichtigsten Bezüge zwischen der PPVO 2017 und den kantonalen und kommunalen Rahmenbedingungen erläutert und die speziellen Bedürfnisse der Stadt Winterthur dargelegt.

---

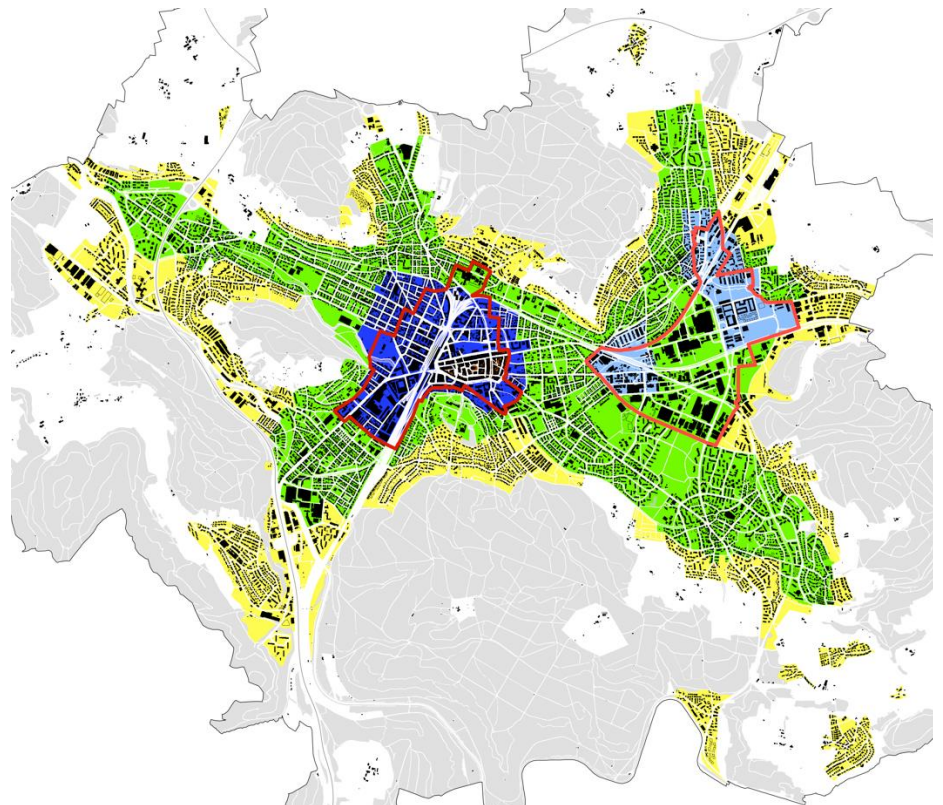
<sup>1</sup> [www.stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/planen-und-bauen/baubewilligungsverfahren/parkplatzberechnung](http://www.stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/planen-und-bauen/baubewilligungsverfahren/parkplatzberechnung)

## 1.2 Kantonale Rahmenbedingungen

Kantonaler Richtplan

Die Regelung der Parkplätze in der Stadt Winterthur erfolgt abgestimmt auf die kantonalen Vorgaben. Der kantonale Richtplan<sup>2</sup> umschreibt in den Leitlinien die Zielsetzung, wonach der Mehrverkehr (ohne Fuss- und Veloverkehr) zur Hälfte durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) aufzunehmen ist. Dabei müssen die kantonalen Zentrumsgebiete zur Erreichung des Modalsplit-Ziels einen besonders hohen ÖV-Anteil aufweisen. Bezüglich der Stadt Winterthur hat der Kanton die beiden Zentren Stadtmitte (Winterthur-Zentrum) und Oberwinterthur/Grüze als kantonale Zentrumsgebiete ausgeschieden.

Im Reduktionsplan der neuen PPVO liegt das kantonale Zentrumsgebiet Stadtmitte im Gebiet I und stimmt weitgehend mit dem Zentrum um den Hauptbahnhof überein. Im zweiten Teilgebiet des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur/Grüze liegen die S-Bahnhöfe Grüze sowie Oberwinterthur und Hegi. In diesen zentral gelegenen Gebieten ist die maximal zulässige Parkplatzzahl stärker beschränkt als in den Gebieten III und IV. Soweit das kantonale Zentrumsgebiet Oberwinterthur/Grüze gemäss der städtischen Bau- und Zonenordnung (BZO) der Industriezone zugeordnet ist, wird es im Reduktionsplan dem Gebiet III zugewiesen. Zur Begründung ist auf die nachfolgenden Ausführungen unter Ziffer 1.3 und zu Art. 4 zu verweisen.



Ausschnitt Reduktionsplan der neuen PPVO mit gekennzeichneten kantonalen Zentrumsgebieten

<sup>2</sup> [http://www.are.zh.ch/internet/baudirektion/are/de/raumplanung/kantonaler\\_richtplan.html](http://www.are.zh.ch/internet/baudirektion/are/de/raumplanung/kantonaler_richtplan.html)

Kantonaler Massnahmenplan  
Luftreinhaltung

Der Kanton empfiehlt den Gemeinden, im Massnahmenplan Luftreinhaltung, Teilrevision 2016<sup>3</sup>, ihre kommunalen Parkierungsvorschriften unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten an die Wegleitung 1997 anzupassen.

Die Stadt Winterthur folgt der kantonalen Empfehlung. Die in der Wegleitung 1997 festgelegten Werte für die maximal zulässigen Parkplätze werden nicht überschritten. Die minimalen Werte der Wegleitung werden hingegen insbesondere bei Wohnnutzungen unterschritten, da es immer mehr Haushalte gibt, die über kein eigenes Auto verfügen (gemäss Mikrozensus Verkehr 2015 haben 37% der Winterthurer Haushalte kein Auto), und Bauherrschaften nicht gezwungen werden sollen, teure Parkplätze zu erstellen, für die keine Nachfrage besteht.

## Kantonale Wegleitung 1997

Die Wegleitung 1997 basiert auf einem vereinfachten Modell, wonach die Parkplatzzahl am Zielort aufgrund der ÖV-Güteklasse eingeschränkt wird, um damit den Autoverkehr möglichst gering zu halten. Ob einer Parkplatzzahlbeschränkung diese Wirkung zukommt, ist in der Bevölkerung umstritten. Sie wird von Verkehrsfachleuten aber grundsätzlich bejaht.

Die Wirkung von Parkplatzbeschränkungen in Parkplatzverordnungen kann dabei höchstens pauschal abgeschätzt werden, da sie von zahlreichen, teilweise kaum steuerbaren oder bestimmbar Parametern abhängt, beispielsweise

- vom Neu- und Umbaupotential,
- vom effektiv realisierten Bauvolumen,
- von den tatsächlich realisierten Nutzungen und der davon abhängigen Fahrtenerzeugungsrate,
- vom tatsächlich ausgeschöpften Spielraum, den die PPVO den Grundeigentümern und Grundeigentümerinnen mit Minimal- und Maximalwerten gewährt,
- von den Kapazitäten des Strassennetzes,
- vom konkreten Verhalten der Verkehrsteilnehmer aufgrund individueller Komfortansprüche,
- von den negativen Effekten infolge zu geringer Parkplatzzahl,
- von den gegebenen Alternativen zum eigenen Personenwagen.

Das Modell der kantonalen Wegleitung hat sich aber in den Gemeinden im Kanton Zürich (und auch in anderen Kantonen) insgesamt bewährt, weshalb es auch der neuen PPVO zugrunde liegt. Im Einzelfall kann es aber zu unzuweckmässigen oder als stossend empfundenen Resultaten führen. Die neue PPVO enthält daher Regelungen, um im Einzelfall angemessen reagieren zu können.

<sup>3</sup> [http://www.awel.zh.ch/internet/audirektion/awel/de/luft\\_klima\\_elektrosmog/massnahmenplan.html](http://www.awel.zh.ch/internet/audirektion/awel/de/luft_klima_elektrosmog/massnahmenplan.html)

Kommunaler Richtplan und städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)

### 1.3 Kommunale Rahmenbedingungen

Mit dem kommunalen Richtplan Verkehr<sup>4</sup> und dem vom Parlament im Jahr 2011 einstimmig verabschiedeten städtischen Gesamtverkehrskonzept<sup>5</sup> (sGVK) verfügt die Stadt Winterthur über ein zusammenhängendes, auf verschiedene Massnahmen abgestimmtes Gesamtpaket, das aufzeigt, wie das Ziel eines langfristig funktionierenden Verkehrssystems erreicht werden kann.

Das sGVK nimmt die Forderung des kommunalen Richtplans Verkehr auf, wonach der Anteil des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs am Ziel-, Quell- und Binnenverkehr bis ins Jahr 2025 mindestens um 8 Prozentpunkte gegenüber 2005 zu erhöhen ist, was praktisch eine Plafonierung des heutigen motorisierten Verkehrs bedeutet.

Das sGVK umfasst zahlreiche Massnahmen zur Zielerreichung wie Infrastrukturbauten für den öffentlichen Verkehr, für den motorisierten Individualverkehr sowie für den Velo- und Fussverkehr und enthält zudem Vorgaben für das Mobilitäts- und Verkehrsmanagement sowie für die Parkierung. Darunter fallen beispielsweise die Parkraumplanung für den öffentlichen Strassenraum, Mobilitätskonzepte für Areale, autoarme Nutzungen, Fahrtenmodelle sowie die Parkplatzverordnung.

Die PPVO trägt auf verschiedene Weise zur Zielerreichung des sGVK bei. Zum einen weist sie für die Wohnnutzung tiefe Minimal- und Maximalwerte für Parkplätze auf. Dies fällt deshalb ins Gewicht, weil zurzeit vor allem der Wohnungsbau boomt. Zum anderen schränkt die PPVO die Beschäftigten- und Kundenparkplätze in den Zentrumsgebieten massgeblich ein. Ausserdem lässt sie eine Parkplatzzahlminderung für institutionelles Car-Sharing, für zeitlich gestaffelte Mehrfachnutzungen sowie für autoarme und autofreie Nutzungen zu und statuiert die Möglichkeit, Mobilitätskonzepte zu verlangen. Zudem werden Minimalwerte für Veloabstellplätze und Motorräder festgelegt.

Die neue PPVO weist für zwei Teilbereiche keine Regelung auf, die Gegenstand der abgelehnten Parkplatzverordnung 2015 waren. Es handelt sich einerseits um die lenkungswirksame Bewirtschaftungspflicht von öffentlich zugänglichen Parkplätzen (in Einkaufszentren, Sport- und Freizeitanlagen usw.) und andererseits um die Parkraumplanung im öffentlichen Strassenraum, die zur Umsetzung der verkehrlichen Ziele im sGVK und kommunalen Richtplan (Verkehr) vorgesehen ist.

Beide Sachbereiche stehen in einem engen Zusammenhang zur PPVO und sind geeignet, einen wesentlichen Beitrag zur weiteren Zielerreichung des sGVK beizutragen. Der kommunale Gesetzgeber hat in der Zwischenzeit die lenkungswirksame Bewirtschaftungspflicht für stark verkehrserzeugende Nutzungen in der Bau- und Zonenordnung (BZO) geregelt und der Stadtrat hat 2016 die Parkraumplanung verabschiedet (vgl. die nachstehenden Ausführungen).

<sup>4</sup> [www.stadt.winterthur.ch/gemeinde/verwaltung/bau/amt-fuer-staedtebau/formulare-downloads/richtplaene](http://www.stadt.winterthur.ch/gemeinde/verwaltung/bau/amt-fuer-staedtebau/formulare-downloads/richtplaene)

<sup>5</sup> [www.stadt.winterthur.ch/gemeinde/verwaltung/bau/amt-fuer-staedtebau/formulare-downloads/sgvk](http://www.stadt.winterthur.ch/gemeinde/verwaltung/bau/amt-fuer-staedtebau/formulare-downloads/sgvk)

Stark verkehrserzeugende Nutzungen (SVN)

Der seit Mai 2016 in Kraft stehende Art. 67a BZO stellt die gesetzliche Grundlage für die Bewilligung von stark verkehrserzeugenden Nutzungen (SVN) dar. Mit dieser Bestimmung lassen sich Verkehrsmagnete wie Verkaufs-, Gastronomie- oder Freizeitnutzungen, die speziell viel Verkehr erzeugen, lenken. Sie regelt, welche Bauten und Anlagen als SVN gelten, an welchen Standorten sie zulässig sind und unter welchen Voraussetzungen sie bewilligt werden können (z.B. Erstellen eines Verkehrskonzepts, lenkungswirksame Bewirtschaftung der Kunden- und Besucherparkplätze). SVN sind nur noch an Lagen möglich, die für den motorisierten Individualverkehr sehr gut erschlossen sind. Zu den vier Eignungsgebieten zählen die nahe bei den Autobahnanschlüssen liegenden Gebiete Steig, Auwiesen Ost, Auwiesen West und Rosenberg (vgl. Ergänzungsplan "Stark verkehrserzeugende Nutzungen"). Die blosse Anzahl der zulässigen Parkplätze der SVN errechnet sich hingegen nach der neuen PPVO.

Parkraumplanung

Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 21. September 2016 vom Planungsbericht Parkraumplanung vom August 2015 zustimmend Kenntnis genommen und dem Konzeptplan für die Planung und Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze zugestimmt. Die Planung und Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums ist ein zentrales Thema bei der Bewältigung des Verkehrswachstums. Das Konzept "Parkraumplanung und -bewirtschaftung" basiert auf dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK), dem Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung, dem städtischen Massnahmenplan Luftreinhaltung und dem vom Grossen Gemeinderat zur kommunalen "Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur". Ein Kernziel des Konzeptes ist, dass öffentliche Parkplätze in Wohnquartieren vor allem von Anwohnern und in den Zentren von Besucherinnen und Besuchern genutzt werden und nicht von Pendlerinnen und Pendlern. Konkret sollen in den Wohnquartieren flächendeckend blaue Zonen eingeführt und alle Parkplätze in den Quartierzentren monetär bewirtschaftet werden. Der Stadtrat hat damit den Weg für die Umsetzung einer zentralen Massnahme des sGVK geebnet. Diese grossräumige Parkraumplanung wird einen weiteren wesentlichen Beitrag zur Zielerreichung des sGVK leisten.

Städtischer Massnahmenplan Luftreinhaltung

Der Massnahmenplan Luftreinhaltung 2010 umfasst insgesamt 44 städtische und kantonale Massnahmen. Die Massnahme "Anpassung der kommunalen Parkierungsvorschriften" ist eine davon. Dem Controllingbericht – vom Stadtrat noch nicht verabschiedet – ist zu entnehmen, dass die Umsetzung vieler Massnahmen auf gutem Wege ist und sich insgesamt ein positives Bild abzeichnet. Ob und inwiefern die neue PPVO einen spürbaren Beitrag zur besseren Luftqualität leisten wird, kann aus heutiger Sicht nicht beurteilt werden. Wie bereits vorne ausgeführt, lassen sich generell nur pauschale Aussagen zu Wirkungen einer Parkplatzzahlbeschränkung machen, da sie von zahlreichen, teilweise kaum steuerbaren oder bestimmbar Parametern abhängt. In der Fachwelt ist aber weitgehend unbestritten, dass mit einer Beschränkung bzw. Bewirtschaftung der Parkplätze die Verkehrserzeugung beeinflusst werden kann.

Besondere Bedürfnisse der Stadt Winterthur

Art. 5 der Bundesverfassung besagt, dass Eigentumsbeschränkungen einer gesetzlichen Grundlage bedürfen. Sie sind in einem Gesetz oder in einer Verordnung zu verankern, die einen ordentlichen Gesetzgebungsprozess durchlaufen haben und damit vom Parlament oder Volk demokratisch legitimiert sind. Mit der Pflicht, eine minimale Anzahl Parkplätze (Pflichtparkplätze) zu erstellen bzw. eine maximale Anzahl Parkplätze nicht zu überschreiten, werden die Rechte des



Grundeigentümers im Baubewilligungsverfahren beschränkt. Dafür fehlt in Winterthur seit Jahrzehnten eine genügende gesetzliche Rechtsgrundlage. Dies stellt einen erheblichen Missstand dar, der auch vom Bezirksrat gerügt wird. Das öffentliche Interesse, diesen Missstand zu beheben und Rechtssicherheit zu schaffen, ist erheblich. Um dieses Ziel zu erreichen, muss die neue PPVO mehrheitsfähige Lösungen anbieten.

Die vom Stimmvolk abgelehnte Vorlage 2015 enthielt eine starke Beschränkung der zulässigen Parkplätze. Das Scheitern der Vorlage an der Urne wird allgemein darauf zurückgeführt, dass die PPVO 2015 als zu gewerbefeindlich erachtet wurde. Die neue Vorlage will mit Blick auf eine mehrheitsfähige Vorlage die Bedürfnisse der Wirtschaft stärker gewichten. Dies liegt vor dem Hintergrund der knappen städtischen Finanzen auch im Interesse der Stadt, da damit die Wettbewerbsfähigkeit der Stadt erhöht wird.

Die Stadt Winterthur liegt nahe bei der Wirtschaftsmetropole Zürich und ist von kleineren und grösseren Gemeinden umgeben, die fast ohne Ausnahme in ihren Parkplatzverordnungen keine Begrenzung der maximal zulässigen Parkplatzzahl kennen (vgl. die Gemeindetypisierung gemäss Wegleitung 1997). Diese Gemeinden wie auch die umliegenden Kantone, insbesondere der Kanton Thurgau mit dem nahe bei Winterthur liegenden Kantonshauptort Frauenfeld, bieten bezogen auf Parkplätze erhebliche Standortvorteile für Firmen und stehen damit in grosser Konkurrenz zur Stadt Winterthur. Rigide Parkplatzbeschränkungen sollen nicht zu einem Standortnachteil gegenüber den angrenzenden Regionen führen.

Der Stadtrat will die Arbeitsplatzdichte erhöhen, die in Winterthur tiefer ist als in anderen grossen Städten. Als Beitrag zu diesem wichtigen Ziel legt die PPVO deshalb einen besonderen Fokus auf die Nutzergruppe "Beschäftigte" und "Kunden". Sie vergrössert den Spielraum bei der Berechnung der Parkplätze für diese Benutzergruppen durch tiefere Minima und höhere Maxima und bietet Lösungen für bestehende Betriebe in der Stadt Winterthur, die durch Betriebserweiterungen und -verlegungen altrechtlich geschützte Parkplätze verlieren würden, sowie für Firmen, die sich hier neu ansiedeln wollen.

Schliesslich ist zu erwähnen, dass in der Stadt Winterthur die städtische Wohnbevölkerung erheblich schneller wächst als die Zahl der Arbeitsplätze und hauptsächlich in den Wohnungsbau investiert wird. Bei der Nutzerkategorie "Bewohner" werden in der neuen PPVO die Minimal- und Maximalwerte gegenüber der Vorlage 2015 nicht erhöht. Die neue PPVO führt folglich bei der Nutzerkategorie "Bewohner" zu keiner grundsätzlichen Änderung.

## **1.4 Parkplatzverordnung als Bestandteil der Nutzungsplanung**

Nutzungsplanung

Die PPVO ist sachlich ein Teil der kommunalen Bau- und Zonenordnung (BZO). Die Revision untersteht demzufolge den Bedingungen und Voraussetzungen einer Nutzungsplanungsrevision (Teilrevision).

Die vorliegende Revisionsvorlage besteht aus den folgenden Dokumenten:

- Parkplatzverordnung inkl. Anhang 1 (Normbedarf für Parkplätze für Personenwagen), Anhang 2 (Reduktionsplan), Anhang 3 (Minimalbedarf für Velos)
- Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen (folgt nach der öffentlichen Auflage)

Die Regelungen werden im vorliegenden erläuternden Bericht gemäss Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV) kommentiert. Dieser Bericht ist nicht Bestandteil der Festsetzung, sondern dient einzig dem besseren Verständnis und der Nachvollziehbarkeit.

Die PPVO ist vom Grossen Gemeinderat festzusetzen und muss vom Kanton genehmigt werden. Der Vollzug der Bestimmungen erfolgt im Rahmen der Baubewilligungsverfahren durch die Baupolizei der Stadt Winterthur.

## 2. Parkplatzverordnung (PPVO)

Im Folgenden werden die wichtigsten Regelungen erläutert.

Art. 1  
Inhalt und Geltungsbereich

Die PPVO regelt

- die minimal erforderliche und maximal zulässige Anzahl Parkplätze für Personenwagen,
- die minimal erforderliche Anzahl Parkplätze für Motorräder,
- die minimal erforderliche Anzahl Abstellplätze für Velos.

In den Geltungsbereich fallen Parkplätze und Abstellplätze auf privatem Grund. Dazu gehören auch die Liegenschaften im städtischen oder kantonalen Finanz- und Verwaltungsvermögen wie Schul-, Sport- und Freizeitanlagen, Museen, Theater usw.

Parkplätze auf privatem Grund, die keiner bestimmten Nutzung dienen, sondern der Allgemeinheit zur freien Benützung offenstehen (z.B. Parkhäuser Eulachpassage, Technikum oder Teuchelweiher), fallen nicht unter diese Verordnung.

Vom Geltungsbereich ausgenommen sind zudem Park- und Abstellplätze im öffentlichen Strassenraum, die der Allgemeinheit zur Verfügung stehen, beispielsweise Parkplätze entlang von Strassen, auf Plätzen oder in der blauen Zone. Diese Parkplätze sind Gegenstand der kommunalen Parkraumplanung bzw. der kommunalen Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund.

Art. 2  
Grundsatz der Berechnung (Abs. 1)

Die Berechnung der Minima (Pflichtparkplätze) und zulässigen Maxima erfolgt gemäss dem Berechnungsschema in der kantonalen Wegleitung 1997.

In einem ersten Schritt ist der Normbedarf zu bestimmen, der die Ausgangsgrösse bildet.

In einem zweiten Schritt werden die Zahl der minimal erforderlichen Parkplätze (Pflichtparkplätze) und die Zahl der maximal zulässigen Parkplätze unter Berücksichtigung der Verkehrser-schliessung ermittelt. Das relevante Reduktionsgebiet ergibt sich für jedes Grundstück aus dem Reduktionsplan.

In einem dritten Schritt wird den besonderen Bedürfnissen der Bewohner, der Betriebe und der Öffentlichkeit Rechnung getra-gen (vgl. dazu vorne die Ausführungen unter Ziffer 1.3 zu den "Besonderen Bedürfnissen der Stadt Winterthur"). Dabei ermög-licht die neue PPVO nicht nur die Herabsetzung der zulässigen Parkplatzzahl aus besonderen Gründen (wie dies auch nach der Wegleitung 1997 möglich ist), sondern in bestimmten Fällen auch deren Erhöhung (Art. 5 und 7).

Diese Korrektur im Einzelfall sowohl nach unten als auch nach oben lässt auch die Schweizer Norm SN 640 281 des Schwei-zerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute, VSS (nachfolgend SN 640 281) in der Erkenntnis zu, dass Nor-men und Richtlinien nicht alle in der Praxis auftretenden Fragen vollständig erfassen können. So hält die SN 640 281 fest, dass

die Abwägung sich möglicherweise widersprechender übergeordneter öffentlicher Interessen in einzelnen Fällen zu einem höheren oder tieferen Angebot an Parkfeldern führen kann, als sich dies aus der Anwendung der Norm ergibt.

Rundungsregel (Abs. 2)

Berechnungsbeispiel:

Total Parkplätze je Nutzungsart:

<u>Berechneter Wert</u>	→	<u>Bewilligungsfähige Anzahl</u>
11.4 Parkplätze	→	11 Parkplätze
11.5 Parkplätze	→	12 Parkplätze
11.6 Parkplätze	→	12 Parkplätze

Altstadt (Abs. 3)

In der Altstadt dürfen keine neuen Parkplätze erstellt werden. Diese Bestimmung entspricht inhaltlich Art. 8 der Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze von 1986. Das Verbot schliesst die Pflicht zur Erstellung von Pflichtparkplätzen aus und löst infolgedessen keine Ersatzabgabepflicht nach Art. 14 PPVO aus.

Art. 3  
Normbedarf

Als Normbedarf wird diejenige Anzahl Parkplätze bezeichnet, die notwendig ist, wenn ein Gebiet nicht durch den ÖV erschlossen wird (vgl. Wegleitung 1997). Er berücksichtigt einen für den Fahrzweck üblichen Anteil an Velo-/Mofa- und Fussgängerverkehr und ist abhängig von der jeweiligen Nutzweise (Wohnen, Dienstleistungsbetrieb, Einkaufsnutzung usw.) sowie vom Benutzerkreis (Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende oder Kundinnen und Kunden).

Beim Normbedarf wird im Wesentlichen auf die bewährten Werte der Wegleitung 1997 abgestützt. Abweichend davon wird bei Betrieben der industriellen und gewerblichen Fabrikation die Geschossfläche zur Ermittlung des Normbedarfs von 150 m<sup>2</sup> auf 100 m<sup>2</sup> herabgesetzt. Dieser Richtwert entspricht der einschlägigen SN 640 281<sup>6</sup>. Mit dieser Regelung wird der den Gemeinden zustehende Spielraum ausgeschöpft, damit mehr Parkplätze für industrielle und gewerbliche Fabrikationsbetriebe möglich werden. Der Normbedarf für Lagerflächen wird herabgesetzt und neu ein Normwert für reine Verwaltungs- und Bürobetriebe eingeführt.

<sup>6</sup> Gemäss SN 640 281 Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen: 1 PP pro 100m<sup>2</sup> BGF

Art. 4  
Verkehrerschliessung der Grundstücke (Reduktionsplan)

Die Zahl der minimal erforderlichen und maximal zulässigen Parkplätze für Personenwagen richtet sich nach der Verkehrerschliessung der einzelnen Grundstücke. Je besser ein Grundstück durch den öffentlichen Verkehr erschlossen ist, desto stärker wird die Parkplatzzahl beschränkt. Je nach Erschliessungsqualität wird ein Grundstück diesem oder jenem Reduktionsgebiet zugeordnet.

Die Grundlage für die Festlegung der Reduktionsgebiete bildet der ÖV-Güteklassenplan des Kantons. Diese rein technische Herleitung der Güteklassen aufgrund des Abstands zu den ÖV-Haltestellen unter Berücksichtigung der effektiven Angebote an der jeweiligen Haltestelle greift allein aber zu kurz. Deshalb erfolgt die Gebietsabgrenzung im Reduktionsplan (vgl. Anhang 2) aufgrund weiterer Kriterien, insbesondere der Nähe zum Hauptbahnhof und den S-Bahnstationen Oberwinterthur, Grüze und Hegi. Die Grenzen werden parzellenscharf entlang der städtischen Strukturen wie Strassen, Bahnlinien, Gewässer (städtebauliche Nachvollziehbarkeit) und der Bauzonen- und Parzellengrenzen (baurechtliche Nachvollziehbarkeit) gezogen. Mit der umfassenden Abwägung der verschiedenen Ziele und Kriterien kann eine klare, einfache Abgrenzung gefunden werden, die die Verhältnisse in der Stadt Winterthur berücksichtigt.

Der Plan mit den Reduktionsgebieten ist Bestandteil der PPVO. Das Stadtgebiet wird in fünf Reduktionsgebiete eingeteilt, die unterschiedliche Reduktionsfaktoren aufweisen.

- Gebiet I: Zentrum um den Hauptbahnhof mit ausgezeichneter ÖV-Erschliessung
- Gebiet II: Zentren um die Bahnhöfe Grüze und Oberwinterthur/Hegi mit gutem S-Bahnanschluss
- Gebiet III: Stadtgebiet mit guter ÖV-Erschliessung
- Gebiet IV: Übriges Stadtgebiet mit mässiger ÖV-Erschliessung
- Gebiet V: Aussenwachen ohne ÖV-Erschliessung

In den zentral gelegenen Gebieten I und II wird der Normbedarf stärker als in den Gebieten III und IV herabgesetzt.

Das Gebiet I entspricht grösstenteils dem kantonalen Zentrumsgebiet Stadtmitte und geht teilweise über dieses hinaus. Es ist das am zentralsten gelegene Gebiet und zeichnet sich durch eine hohe Nutzungsdichte und eine hervorragende ÖV-Erschliessung aus. Es liegt in Gehdistanz zum Haupt- und Busbahnhof mit Anschluss an die Regional- und Nachtbusse. Es rechtfertigt sich deshalb, die minimal zulässige Parkplatzzahl für alle Nutzergruppen tiefer anzusetzen, als in der Wegleitung 1997 festgelegt. Zudem wird auch die maximal zulässige Parkplatzzahl aufgrund der zentralen Lage und ausgezeichneten ÖV-Erschliessung gegenüber den Maximalwerten in der Wegleitung 1997 gesenkt.

Die beiden Gebiete II umfassen die Zentren um die Bahnhöfe Grüze, Oberwinterthur und Hegi, insbesondere die beiden Gestaltungsplangebiete Umfeld Grüze und Umfeld Hegi, wo sich durchmischte städtische Quartiere mit kurzen Wegen und hochwertigen Freiräumen entwickeln sollen. Die Gebiete II sind aufgrund der S-Bahnen und Busangebote sehr gut durch den ÖV erschlossen, was ebenfalls gegenüber der Wegleitung 1997

herabgesetzte Minimal- und Maximalwerte rechtfertigt. Gleichzeitig ist aber zu berücksichtigen, dass die Gebiete II nicht mehr so zentral gelegen sind wie das Gebiet I und die Werte deshalb etwas höher als im Gebiet I anzusetzen sind. Beide Gebiete II liegen im kantonalen Zentrumsgebiet Neuhegi und entsprechen den Modal-Split-Zielen der kantonalen Richtplanung.

Zwischen den Zentren um die Bahnhöfe Grüze, Oberwinterthur und Hegi liegt ein grosser Teil des Entwicklungsgebiets Neuhegi/Grüze. Er ist ebenfalls Teil des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur/Grüze. Dieses ausgedehnte – gemäss Bau- und Zonenordnung ausschliesslich der Industriezone zugeordnete Gebiet – ist von hoher Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Winterthur. In diesem Industriegebiet bilden die herkömmliche industrielle und gewerbliche Nutzung sowie moderne Betriebe, die oft in Verbindung mit Wissens- und Forschungsarbeitsplätzen sowie Dienstleistungsnutzungen stehen, einen Schwerpunkt. Hingegen lässt die Nutzungsplanung keine Fachmärkte und grösseren Verkaufsnutzungen zu (vgl. Ausführungen zu SVN auf S. 8).

Dieser Teil des kantonalen Zentrumsgebiets ist dem Gebiet III zugeordnet, wo höhere Minimal- und Maximalwerte als in den Gebieten I und II gelten. Es gilt zu vermeiden, dass mit zu einschränkenden Werten die wirtschaftliche Entwicklung dieses – aus gesamtstädtischer Sicht wichtigen – Gebiets gefährdet wird, indem die hiesigen Standorte für Firmen gegenüber den umliegenden Regionen wenig attraktiv gestaltet werden (vgl. oben Ziffer 1.3 "Besondere Bedürfnisse der Stadt Winterthur"). Die Erschliessungsqualität und das Parkplatzangebot sind dabei wichtige Kriterien (vgl. dazu die Massnahmen im sGVK und im kantonalen Richtplan Verkehr).

Anpassung des Reduktionsplans  
(Abs. 2)

Der Reduktionsplan mit den fünf ausgeschiedenen Gebieten geht von den heutigen tatsächlichen Verhältnissen der Verkehrserschliessung aus. Diese können sich künftig verändern, indem beispielsweise die ÖV-Angebote oder die Infrastrukturbauten für den Veloverkehr aus- oder abgebaut werden. Ergeben sich daraus Verbesserungen oder Verschlechterungen für ein bestimmtes Gebiet, ist der Reduktionsplan anzupassen. Anpassungen erfolgen nur, wenn sich die Verkehrserschliessung durch Angebotserhöhung oder -abbau massgeblich, d.h. für die Wohnbevölkerung, die Beschäftigten oder Kunden, merkbar verändert. Der Stadtrat erhält die Kompetenz, diese notwendigen Plananpassungen an die tatsächlich veränderten Verhältnisse zu beschliessen.

Art. 5  
Besondere Verhältnisse

Die unbestimmten Rechtsbegriffe wie "angemessen", "unzweckmässig", "wesentlich" gewähren der anwendenden Behörde einen Ermessensspielraum, welcher der Einzelfallgerechtigkeit dient. Die rechtsanwendende Behörde entwickelt eine sachlich begründete Praxis. Die Ermessensausübung lässt sich im Einzelfall richterlich überprüfen.

Dienstfahrzeuge (Abs. 1)

Betriebe, die auf Dienstfahrzeuge angewiesen sind, können für diese Fahrzeuge zusätzliche Parkplätze erstellen. Als Dienstfahrzeuge gelten alle Servicefahrzeuge und dergleichen, die betriebsnotwendig und auf den Betrieb eingelöst sind.

Fahrzeuge, die zwar auf den Betrieb eingelöst sind, jedoch ausschliesslich privat (z.B. für den Arbeitsweg) genutzt werden, fallen nicht darunter. Es entspricht nicht dem Sinn und Zweck dieser Bestimmung, einem Betrieb de facto eine doppelte Berechtigung für Beschäftigtenparkplätze zuzusprechen.

Schichtwechsel und Betriebe mit Arbeitsbeginn/-schluss ausserhalb der ÖV-Betriebszeiten (Abs. 2 lit. a)

Auch für Betriebe mit Schichtwechsel kann die Parkplatzzahl angemessen erhöht werden. Voraussetzung ist, dass die Schichtwechsel ausserhalb der Hauptverkehrszeiten (des motorisierten Individualverkehrs) stattfinden. Als Hauptverkehrszeiten gelten in der Regel die Zeiten am Morgen von 7.00 Uhr bis 9.00 Uhr und am Abend von 16.00 Uhr bis 19.00 Uhr (Mo–Fr). Eine angemessene Erhöhung der Parkplatzzahl ist auch für Betriebe mit Arbeitsbeginn oder -ende ausserhalb der Betriebszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel zulässig (z.B. Bäckereien).

Betriebserweiterung und -verlagerung (Abs. 2 lit. b)

Auf Stadtgebiet gibt es verschiedene Betriebe, die auf ihren Grundstücken rechtmässig über mehr Parkplätze verfügen, als mit der neuen PPVO künftig bewilligt werden könnten. Wenn solche Betriebe auf ihren Grundstücken Erweiterungsbauten erstellen oder ihre Betriebe innerhalb der Stadt verlegen, kann dies zum Verlust von einst rechtmässig erstellten Parkplätzen führen. Dieser Umstand kann sich negativ auf Expansionsvorhaben und damit auf die Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Stadt Winterthur auswirken. Die PPVO bietet deshalb in solchen Fällen die Möglichkeit, dass die Parkplatzzahl aufgrund des tatsächlichen Bedarfes angemessen erhöht wird, falls die Neuberechnung der Parkplatzzahl zu einem für den Betrieb unzweckmässigen, d.h. nachteiligen, unwirtschaftlichen oder den Betrieb schädigenden Ergebnis führt. Dies kann beispielsweise dann der Fall sein, wenn betriebliche Abläufe über Jahre hinweg auf eine bestimmte Anzahl Parkplätze ausgerichtet worden sind.

Bei der Berechnung ist Folgendes zu berücksichtigen: Für die Erweiterungsbauten wird die Parkplatzzahl aufgrund der Bemessungskriterien der neuen PPVO erhoben. Für den bestehenden oder den an einen anderen Standort verlagerten Betrieb können maximal so viele Parkplätze zugestanden werden, wie verlustig gegangen sind. In diesem Sinne ist die angemessene Erhöhung limitiert und führt nicht zu mehr Parkplätzen, als heute bereits bestehen.

Berechnungsbeispiel: Ein bestehender Betrieb verfügt über 300 Parkplätze für 350 Mitarbeitende. Bei einer Betriebserweiterung um 100 Arbeitsplätze müssen zahlreiche bestandesgeschützte

Höhere Arbeitsplatzdichte (Abs. 2 lit. c)	<p>Parkplätze aufgegeben werden. Für den Erweiterungsbau berechnet sich die zulässige Parkplatzzahl nach den neuen Bestimmungen. Für den bestehenden Betrieb können die verlustig gehenden Parkplätze (maximal 300 Parkplätze, falls alle durch den Erweiterungsbau aufgegeben werden müssen) zugestanden und neu angeordnet werden, wenn die Neuberechnung für den Gesamtbetrieb zu einem unzweckmässigen, d.h. unwirtschaftlichen und Nachteile bringenden Ergebnis führt.</p> <p>Der Normbedarf gemäss Art. 3 und Anhang 1 ist ein Richtwert, der auf einer theoretischen Arbeitsplatzdichte basiert. Diese beträgt beispielsweise gemäss SN 640 290 Ziffer 8 für Industrie- und Gewerbebetriebe 0,6 Parkplätze pro Arbeitsplatz. Dies ergibt – ausgehend von einem Normwert von 1 Parkplatz pro 100 m<sup>2</sup> massgebliche Geschossfläche – eine Geschossfläche von 60 m<sup>2</sup> pro Arbeitsplatz.</p> <p>Die Geschossflächen je Arbeitsplatz sind allerdings von Betrieb zu Betrieb sehr verschieden, vor allem bei gewerblichen und industriellen Betrieben ist der Streubereich erheblich. Kann der Nachweis erbracht werden, dass die Arbeitsplatzdichte in einem Betrieb wesentlich höher ist als mit dem Normbedarf berechnet, muss eine Korrektur und eine angemessene Erhöhung der zulässigen Parkplatzzahl möglich sein.</p> <p>Diese Bestimmung soll auch dann zur Anwendung gelangen, wenn ein Betrieb ohne Erweiterungsbauten allein durch Erhöhung der Arbeitsplatzdichte erweitert wird. Auch in diesem Fall ermöglicht diese Bestimmung eine Lösung, die dem Einzelfall gerecht wird.</p>
Car-Sharing (Abs. 3 lit. a)	<p>Mit dieser Bestimmung soll institutionelles Car-Sharing (z.B. Mobility-Angebote) gefördert werden. Ein gesicherter Parkplatz für institutionelles Car-Sharing ersetzt in der Regel vier Pflichtparkplätze; die minimal erforderliche Anzahl Parkplätze vermindert sich entsprechend.</p> <p>Berechnungsbeispiel: Minimal erforderliche Anzahl Parkplätze: 20. Bei zwei gemeinsam genutzten Parkplätzen für Car-Sharing ergibt dies folgende Mindestparkplatzzahl: <math>20 - 8 + 2 = 14</math> Parkplätze.</p>
Mehrfachnutzung (Abs. 3 lit. b)	<p>Parkplätze, die zu Bauten gehören, die verschiedene Nutzungen aufweisen (z.B. Büro und Kino), werden von verschiedenen Nutzergruppen benützt (z.B. tagsüber von Beschäftigten, abends von Kinobesuchern). In diesen Fällen kann die Parkplatzzahl herabgesetzt werden.</p>
Autoarme und autofreie Nutzung (Abs. 3 lit. c)	<p>Für autoarme oder autofreie Nutzungen kann der minimale Bedarf an Parkplätzen für Bewohnende und Beschäftigte (nicht aber der Bedarf für Personen mit Behinderungen und Besuchende) angemessen herabgesetzt werden. Zu beachten ist, dass die Bewohner und Bewohnerinnen bei solchen Nutzungen keinen Anspruch auf eine Parkkarte in den blauen Zonen haben. Mit einer Anmerkung im Grundbuch wird sichergestellt, dass allfällige Rechtsnachfolger von diesem Umstand Kenntnis erhalten.</p>



Geringere Arbeitsplatzdichte  
(Abs. 3 lit. d)

Bei einer nachweislich wesentlich geringeren Arbeitsplatzdichte, als mit dem Normbedarf berechnet, können die Normwerte herabgesetzt werden. Es kann sinngemäss auf die Erläuterungen zu Abs. 2 lit. c verwiesen werden, die den umgekehrten Fall einer höheren Arbeitsplatzdichte betreffen.

Art. 6  
Weitere Voraussetzungen

Sofern von den Grundwerten nach Art. 3 und 4 abgewichen wird, ist dies zu begründen und in geeigneter Form nachzuweisen. Fallweise sind sichernde Massnahmen erforderlich.

Für Dienstfahrzeuge, Schichtbetriebe und bei hoher Arbeitsplatzdichte zusätzlich bewilligte Parkplätze (Art. 5 Abs. 1 und 2 lit. a. und c.) sind wieder aufzuheben, wenn die Voraussetzungen für die Bewilligung dieser Parkplätze nachträglich wegfallen.

Im Gegenzug sind die erforderlichen Parkplätze nachträglich zu erstellen, wenn die gemäss Art. 5 Abs. 3 bei Car-Sharing, Mehrfachnutzung, autoarmer Nutzung oder geringer Arbeitsplatzdichte herabgesetzte Parkplatzzahl nicht ausreicht.

Art. 7  
Abweichungen bei besonderen öffentlichen Interessen

Bei einem hohen öffentlichen Interesse kann die Parkplatzzahl verringert (z.B. zum Schutze eines Ortsbildes) oder erhöht werden (z.B. zur Ansiedlung einer grösseren neuen Firma). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Aufzählung von öffentlichen Interessen in Abs. 2 nicht abschliessend ist.

Die Stadt Winterthur hat ein hohes Interesse an der Schaffung von neuen Arbeitsplätzen und der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit. Art. 7 Abs. 2 lit. c verschafft der Stadt Winterthur einen gewissen Spielraum, um bei Neuansiedlungen mit den Ortschaften in der Umgebung konkurrenzfähig zu bleiben. Deshalb kann die Parkplatzzahl bei Neuansiedlung von grösseren Firmen erhöht werden. In den Zentrumsgebieten (vgl. Reduktionsplan Gebiete I und II) ist eine Erhöhung der Parkplatzzahl jedoch aufgrund der sehr guten ÖV-Erschliessung ausgeschlossen.

Als grössere Firmen im Sinne dieser Bestimmung sollen Betriebe mit einer massgeblichen Grundfläche (mGF) von etwa 1'800 m<sup>2</sup> gelten. Dies entspricht bei industrieller und gewerblicher Fabrikation rechnerisch einem Betrieb mit 30 Arbeitsplätzen, bei Dienstleistungsbetrieben einem Betrieb mit 37,5 Arbeitsplätzen und bei reinen Verwaltungs-/Bürobetrieben einem Betrieb mit 60 Arbeitsplätzen.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> SN 640 290 Parkieren, Grenzbedarf, reduzierter Bedarf, Angebot

- Art. 8  
Mobilitätskonzept
- Wenn von der Normalberechnung abgewichen werden soll, weil besondere Verhältnisse (z.B. spezielle Nutzungen, insbesondere autoarme Nutzung) vorliegen, kann ein Mobilitätskonzept verlangt werden. Mit diesem muss nachgewiesen werden, dass das geplante Parkplatangebot der erwarteten Parkplatnachfrage genügt, eine funktionierende Verkehrserschliessung auf privatem Grund sichergestellt ist und die Zunahme von Leistungskapazitätsengpässen auf dem übergeordneten oder lokalen Strassennetz verhindert wird. Um den Qualitätsstandard bei Mobilitätskonzepten sicherzustellen, werden in der Verordnung Mindestinhalte festgelegt.
- Art. 9  
Rollstuhlzugängliche Parkplätze
- Die Bundesgesetzgebung zum hindernisfreien Bauen im Behindertengleichstellungsgesetz wird auf kantonaler Ebene in §§ 239a–239d PBG sowie § 34 Besondere Bauverordnung I (BBV I) umgesetzt. Zu beachten ist sodann, dass gemäss § 3 BBV I die Norm SIA 500:2009: Hindernisfreie Bauten als Richtlinien und Normalien zu beachten ist.
- Art. 10  
Minimalbedarf für Motorräder
- Motorräder und Motorroller werden oft im Trottoirbereich abgestellt, wo sie den Fussverkehr behindern können. Angesichts des begrenzten Strassenraums und des Trends zu Motorrädern und Motorrollern soll auch für diese ein Minimalbedarf an Parkplätzen in der PPVO vorgeschrieben werden. In der Stadt Winterthur liegt das Verhältnis der eingelösten Autos und Motorräder bei etwa 10:1. Es ist deshalb sachgerecht, dass für Motorräder mindestens ein Zehntel der für Personenwagen minimal erforderlichen Parkplätze erstellt werden muss.
- Art. 11  
Minimalbedarf Veloabstellplätze
- Die minimal erforderliche Anzahl Abstellplätze für Velos richtet sich wie bei Personenwagen nach der Nutzweise und der Benutzerkategorie. Die Werte orientieren sich an der kantonalen Wegleitung 1997 (Stufe C) sowie an der SN 640 065: Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkieranlagen.
- Für die Velostadt Winterthur mit ihrer guten Veloinfrastruktur werden die höchsten Werte gemäss Stufe C festgelegt. Bei nachweislich kleinerem Bedarf an Veloabstellplätzen, z.B. aufgrund ausgeprägter Hanglage oder bei grossflächigen Betrieben mit geringer Anzahl Mitarbeitenden, kann die Baubehörde tiefere Zahlen bewilligen.

Art. 12 und 13  
Lage und Sicherstellung, Gestaltung

Ergänzend zu den Bestimmungen im PBG werden Regelungen zu Lage, Sicherstellung und Gestaltung der Abstellplätze getroffen.

Park- und Abstellplätze sind grundsätzlich auf dem Grundstück selber zu erstellen. Parkplätze für Personenwagen und Motorräder können auch in nützlicher Entfernung auf Privatgrund nachgewiesen werden. Es wird bewusst auf eine exakte Distanzangabe verzichtet. Die Beurteilung, ob die Parkplätze noch in nützlicher Entfernung liegen, hat nach der jeweils gültigen Rechtsprechung zu erfolgen. Die Gerichte erachten aktuell eine Distanz von 300 m als zulässig.

Die Parkplätze sind nach Möglichkeit in die Baute zu integrieren. Als grössere Parkplatzanlagen, die in der Regel mit Bäumen zu begrünen sind, gelten oberirdische Anlagen ab 10 Parkplätzen. Es ist mindestens 1 Baum pro 10 Parkplätze zu pflanzen.

Die Parkfelder sind mit einem wasserdurchlässigen Belag zu versehen. Abweichungen sind in begründeten Fällen wie bei Vorliegen von belastetem Untergrund möglich.

Art. 14–16  
Ersatzabgabe

Das PBG regelt in § 246, dass Ersatzabgaben zu leisten sind, wenn die Pflichtparkplätze für Personenwagen nicht realisiert werden können und auch keine Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage möglich ist. Die PPVO stützt sich auf diese Bestimmungen und ermächtigt den Stadtrat, die Einzelheiten in einer Richtlinie zu regeln.

Art. 17–19  
Übergangs- und Schlussbestimmungen

Die Schlussbestimmungen enthalten Regelungen zum Umgang mit hängigen Baugesuchen, zur formellen Ausserkraftsetzung der bisherigen Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze und zur Inkraftsetzung der neuen PPVO.

### 3. Wirkung

Rechtssicherheit

Die neue PPVO ersetzt die formell noch in Kraft stehende Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze vom 27. Oktober 1986, die nicht mehr angewendet werden darf, weil sie übergeordnetem Recht widerspricht. Die heute massgebende Dienstanweisung des Stadtrates "betreffend Berechnung Parkplatzbedarf im Baubewilligungsverfahren" vom 2. Februar 2011 wird mit der neuen PPVO in eine rechtskonforme Verordnung gemäss dem kantonalen Planungs- und Baugesetz überführt. Die spezifischen Anliegen der Stadt werden berücksichtigt und die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer können ihre Projekte auf einer langfristig gültigen Rechtsgrundlage entwickeln.

Übereinstimmung mit kantonalen Planung

Der Entwurf der neuen PPVO wurde mit Vertretern des kantonalen Amtes für Raumentwicklung vorbesprochen und grundsätzlich als genehmigungsfähig erachtet. Die Werte der PPVO orientieren sich an der kantonalen Wegleitung 1997. In den kantonalen Zentrumsgebieten erfolgt wie vom Kanton gefordert eine stärkere Beschränkung der Parkplätze, womit ein wesentlicher Beitrag an das kantonale Modalsplit-Ziel geleistet wird.

Spielraum für Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer

Im Rahmen der Minimal- und Maximalvorschrift kann die Bauherrschaft die zu erstellenden Parkplätze für Personenwagen selber bestimmen. Dies verschafft Flexibilität bei der Planung. Verglichen mit der heutigen Regelung in der Dienstanweisung des Stadtrates sind die Minimalwerte mehrheitlich tiefer und die Maximalwerte für Bewohnende ähnlich, während die Werte für Beschäftigte und Kunden etwas höher liegen. Insgesamt verschafft die neue Regelung den Bauherrschaften mehr Spielraum. Es ist davon auszugehen, dass dieser Spielraum je nach individuellem Bedürfnis nach oben und unten ausgeschöpft werden wird.

*Tabellarische Übersicht der Reduktionswerte von Dienstanweisung 2011 und PPVO 2017:*

Reduktionsgebiet/Nutzergruppe		Reduktionswert			
		Dienstanweisung 2011		PPVO 2017	
Dienstanweisung 2011	PPVO 2017	min.	max.	min.	max.
<b>A</b>	<b>I</b> Bewohner Beschäftigte Kunden / Besucher	40%	40%	20%	40%
		20%	20%	10%	25%
30%		30%	20%	35%	
	<b>II</b> Bewohner Beschäftigte Kunden / Besucher	40%	40%	30%	50%
		20%	20%	20%	30%
		30%	30%	30%	40%
<b>B</b>	<b>III</b> Bewohner Beschäftigte Kunden / Besucher	55%	67.5%	30%	65%
		30%	30%	20%	45%
		40%	40%	30%	60%
<b>C</b>	<b>IV</b> Bewohner Beschäftigte Kunden / Besucher	70%	85%	45%	85%
		45%	45%	30%	65%
		50%	65%	45%	80%
<b>D</b>	<b>IV</b> Bewohner Beschäftigte Kunden / Besucher	85%	97.5%	45%	85%
		60%	60%	30%	65%
		90%	100%	45%	80%
<b>Keine</b>	<b>IV</b> Bewohner Beschäftigte Kunden / Besucher	100%	110%	45%	85%
		90%	90%	30%	65%
		90%	100%	45%	80%
<b>Aussenwachten</b>	<b>V</b> Bewohner Beschäftigte Kunden / Besucher	<i>individuelle Beurteilung</i>	<i>individuelle Beurteilung</i>	<i>individuelle Beurteilung</i>	<i>individuelle Beurteilung</i>

Beim Vergleich der Werte müssen auch die Reduktionsgebiete berücksichtigt werden. Ein allgemeiner Vergleich ist deshalb schwierig und nur bedingt aussagekräftig. Nur die Berechnung im Einzelfall ergibt eine genaue Vergleichbarkeit (vgl. dazu die Berechnungsbeispiele im Anhang des Berichtes).

Spezifische Lösungen für Betriebe

Die besonderen Bedürfnisse der Wirtschaft werden berücksichtigt, indem Spielraum bei der Ansiedlung neuer Firmen und bei Betriebserweiterungen sowie -verlagerungen zum Schutze bestehender Arbeitsplätze geschaffen wird. Das erklärte Ziel, die Zahl der Arbeitsplätze in der Stadt zu erhalten bzw. zu erhöhen, stellt ein gewichtiges öffentliches Interesse für die Stadt Winterthur dar. Dieses Ziel wird mit der PPVO unterstützt und der Wirtschaftsstandort mit Blick auf die Konkurrenz in umliegenden Standorten gestärkt.

## 4. Vorwirkung

### Negative Vorwirkung

Mit Beschluss vom 15. November 2017 verabschiedete der Stadtrat den Entwurf der PPVO. Die öffentliche Auflage erfolgt ab dem 24. November 2017 bis zum 21. Februar 2018 für 90 Tage. Die negative Vorwirkung ist ab Beginn der Auflage anzuwenden.

Gemäss § 234 PBG ist ein Grundstück baureif, wenn es erschlossen ist und wenn durch die bauliche Massnahme keine noch fehlende oder durch den Gemeinderat beantragte planungsrechtliche Festlegung nachteilig beeinflusst wird. Dies bedeutet, dass die vom Stadtrat zuhanden des Mitwirkungsverfahrens beschlossenen Revisionsinhalte eine negative Vorwirkung entfalten.

Damit haben die künftigen, zum Zeitpunkt der Publikation der Vorlage bei der Stadt noch nicht eingegangenen Bauvorhaben sowohl den rechtskräftigen wie auch den beantragten Vorschriften zu entsprechen. Der § 234 PBG sieht deshalb vor, dass die Baubehörde Projekte in dieser Hinsicht prüft und gegebenenfalls schon vor Inkraftsetzung der revidierten Bestimmungen verweigert bzw. die notwendigen Anpassungen verlangt.

### Positive Vorwirkung

Eine positive Vorwirkung, d.h. die Anwendung von Erleichterungen wie z.B. die Erstellung einer erhöhten Anzahl Parkplätze, ist nicht erlaubt.

### Konkrete Auswirkungen

Massgebend für die Beurteilung der Vorwirkung sind die Dienstanweisung 2011 des Stadtrates und die vorliegende neue PPVO.

Die bewilligungsfähige Anzahl Parkplätze entspricht der Schnittmenge der Berechnungen nach der Dienstanweisung 2011 und der neuen PPVO. Dies bedeutet, dass bis zur Rechtskraft der PPVO bei Bauvorhaben jeweils eine Berechnung gestützt auf beide Grundlagen erfolgen muss. Bewilligungsfähig ist die Anzahl Parkplätze, die zwischen dem höheren Minimum und dem tieferen Maximum der beiden Berechnungen liegt.

Auch für die erforderlichen Veloabstellplätze gilt die negative Vorwirkung der neuen PPVO. Es muss das höhere Minimum von den beiden Berechnungen erstellt werden.

## 5. Mitwirkung

Kapitel wird nach der öffentlichen Auflage und der kantonalen Vorprüfung eingefügt

## Anhang: Fallbeispiele

### Abkürzungen

BZO	Bau- und Zonenordnung
ÖV	öffentlicher Verkehr
mGF	massgebliche Geschossfläche
PBG	Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich
PPVO	Parkplatzverordnung
sGVK	Städtisches Gesamtverkehrskonzept
SIA	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
SN	Schweizer Norm des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS)
SVN	Stark verkehrserzeugende Nutzungen