

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 69. Ratssitzung vom 11. November 2015**

### **1386. 2015/99**

#### **Weisung vom 08.04.2015:**

#### **Tiefbauamt, Teilrevision der städtischen Parkplatzverordnung (Gemeinderatsbeschluss vom 11. Dezember 1996), Änderung Bestimmung betreffend autoarme Nutzungen**

Antrag des Stadtrats

1. Die Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung) vom 11. Dezember 1996 (AS 741.500) wird wie folgt geändert:

Art. 8 Besondere Bestimmungen

Abs. 1–4 unverändert

Abs. 5

Für autoarme Nutzungen kann der Minimalparkplatzbedarf für Bewohnerinnen und Bewohner sowie für Beschäftigte abweichend von den Vorgaben dieser Verordnung im Einzelfall gestützt auf ein Mobilitätskonzept festgelegt werden. Der Minimalbedarf an behindertengerechten Abstellplätzen darf dabei nicht unterschritten werden. Bei Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts kann die Grundeigentümerschaft verpflichtet werden, die gemäss Art. 5 Abs. 1 minimal erforderlichen Abstellplätze auf dem Grundstück zu schaffen, oder falls dies nicht möglich ist, durch Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage oder durch Zumietung nachzuweisen, beides im Umkreis von maximal 300 m, oder falls auch dies nicht möglich ist, durch eine entsprechende Ersatzabgabe nach Art. 15 ff. abzugelten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

2. Der Stadtrat setzt diese Änderung nach Genehmigung durch die Baudirektion in Kraft.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionmehrheit:

**Markus Knauss (Grüne):** *Die Behandlungsdauer dieses Geschäfts erstreckt sich nun schon über etwa acht Jahre. In der städtischen Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, 741.500) soll ein Passus für autoarme Nutzungen verankert werden. Da ich lieber frei als arm bin, erlaube ich mir, von autofreier Nutzung zu sprechen. Die Änderungen mögen formell relativ unbedeutend sein, politisch sind sie aber höchst brisant. Laut der kantonalen Baudirektion ist eine gesetzlich festgelegte Massnahmen-Kaskade nötig für den Fall, dass ein Grundeigentümer nicht garantieren kann, dass die Leute, die auf seinem Grundstück wohnen, kein Auto haben. Zuerst muss probiert werden, die Parkplätze auf dem Baugrundstück selber zu erstellen. Wenn das nicht geht, muss man sich in eine Gemeinschaftsanlage einkaufen. Falls auch das nicht möglich ist, muss eine Parkplatzerersatzabgabe geleistet werden. Von diesem Pas-*

*sus sind nur die Parkplätze für Bewohnerinnen und Bewohner sowie für Beschäftigte betroffen – Besucher- und Behindertenparkplätze sind vollumfänglich zu erstellen. In der Weisung hat der Stadtrat das Schreiben der kantonalen Baudirektion wortgetreu umgesetzt, und diese hat ihren Segen für die Umsetzung erteilt. Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass mit der Weisung alle formellen Vorgaben der Baudirektion erfüllt sind, und dass der etwa fünfjährige Volksentscheid jetzt respektiert werden soll. Für die Grünen ist autofreies Wohnen ein wichtiges Thema. Der Autobesitz in der Stadt Zürich geht zurück; mittlerweile haben etwa 50 Prozent aller Haushalte kein Auto mehr, obwohl immer noch die meisten Neubauten mit Parkplätzen erstellt werden. Investoren und Liegenschaftenbesitzer merken aber zusehends, dass Parkplätze in erster Linie kosten. Der Umweltschutz spricht natürlich ebenfalls für autofreies Wohnen. Auch der zunehmend knappe öffentliche Platz spricht dafür. Gegenstand der Weisung sind nur noch geringfügige formelle Anpassungen von derart untergeordneter Bedeutung, dass nicht einmal mehr eine öffentliche Auflage nötig ist.*

Kommissionsminderheit:

**Mauro Tuena (SVP):** *Diese Weisung wäre nicht nötig gewesen; den Teil betreffend das autofreie Wohnen hätte man getrost weglassen können. So wird das autofreie Wohnen aber verankert mit der Folge, dass manche Leute von etlichen Liegenschaften und ganzen Quartieren ausgeschlossen werden. Die heftige Bekämpfung dieses Passus' war gerechtfertigt. Schon heute gibt es in der Stadt Zürich solche Liegenschaften, z. B. die Kalkbreite, und sogar Leute, die politisch links stehen, sind nicht glücklich darüber, dass ihnen der Besitz eines Autos untersagt wird. Ich hoffe sehr, dass noch jemand im Gemeinderat die Kraft und den Mut aufbringen wird, das Referendum gegen diesen Beschluss zu ergreifen.*

Weitere Wortmeldungen:

**Marc Bourgeois (FDP):** *Der geänderte Art. 8 Abs. 5 der Parkplatzverordnung geht davon aus, dass Mobilitätskonzepte langfristig ein griffiges Instrument zur Verkehrsreduktion sind. Aber wer weiss schon, was in 100 Jahren sein wird? Mobilitätskonzepte sind nichts wert, das wissen sogar ihre Befürworter, sonst würden sie nicht den Bau eines neuen Parkhauses am Flughafen bekämpfen, dem das Bundesgericht ein Mobilitätskonzept auferlegt hat. Die Mobilitätstechnologie wird sich verändern, die individuelle Mobilität wird aber immer ihren Stellenwert haben. Mit solchen Vorlagen werden künftige Generationen hinsichtlich ihrer Mobilitätsoptionen bevormundet. In einer verdichteten Stadt können im Nachhinein keine Abstellplätze mehr gebaut werden. Der Stadtrat will die Parkplätze in den Privatraum verschieben, damit sich die «Parkplatz-Schere» immer mehr schliesst. An der Umwelt wird sich nichts ändern; der Druck auf den öffentlichen Raum wird erhöht, es wird zu Suchverkehr und Zweiwegverkehr kommen. Die geringfügige Verbesserung (für Behinderte und teilweise für Besucher) durch Artikel 8 Absatz 5 ändert an der Schwäche der Parkplatzverordnung nichts. Die Ersatzmassnahmen sind in einer Stadt wie Zürich illusorisch, am Ende bleibt nur die Option von Ersatzabgaben, d. h., der Staat bereichert sich an der Tatsache, dass die Anwohner keine Parkplätze finden – und im Anschluss daran bereichert er sich auch noch mittels Parkbussen.*

**Markus Hungerbühler (CVP):** Die CVP-Fraktion lehnt die Weisung ab. Die Vorlage ist überladen und ermöglicht keine Flexibilisierung nach oben. Dem autoarmen oder auto-freien Wohnen stehen wir grundsätzlich kritisch gegenüber. Am Zürichberg, z. B., macht es keinen Sinn, pro Haushalt nur ein Auto zu erlauben.

**Simone Brander (SP):** Das Volk hat Ja gesagt zur Teilrevision der Parkplatzverordnung einschliesslich den Grundsatz, dass autoarme Nutzungen ermöglicht werden. Den Trend zu immer weniger Haushalten mit Autos muss man zur Kenntnis nehmen. Dass die Parkierung auf privatem Grund erfolgen soll, steht im kantonalen Planungs- und Baugesetz (PBG, 700.1). Es ist ein Ausdruck der Vernunft, autoarme Nutzungen zu ermöglichen. Da es sich um eine Kann-Formulierung handelt, werden nur jene davon Gebrauch machen, die es auch wirklich wollen. Die Erstellung von Tiefgaragen im städtischen Raum führt zu verteuerten Mieten, zudem stehen heute zahlreiche Parkplätze leer. Die kleine Korrektur, um die es hier geht, ist eigentlich lächerlich, aber wenn sie nötig ist, machen wir sie gerne.

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** Man könnte auch von Auto-Unterdrückung sprechen. Es ist diktatorisch, wenn der Besitz oder die Nutzung eines Autos zur Kündigung des Mietvertrags führt. Leute, die ein Auto möchten, werden es zunehmend schwer haben, eine Wohnung zu finden. Zudem wird die Mobilität auch durch Mobility Pricing sanktioniert werden; es wird zu einer Blockade kommen, die an den Ostblock erinnert. Ein Volksentscheid wird dann respektiert, wenn er legitim ist, und dazu muss der Stimmbürger genau gewusst haben, worüber er abstimmt. Unter der 2000-Watt-Gesellschaft konnten sich die Stimmbürger wahrscheinlich nicht viel vorstellen.

**Severin Pflüger (FDP):** Wir haben den Prozess nicht verzettelt, sondern in diesem Punkt gewonnen und diese Formulierung, wie sie in der Parkplatzverordnung steht, kassiert. Der Stadtrat war durch das Urteil gezwungen, eine neue Formulierung vorzulegen, und der Volksentscheid verpflichtete ihn zumindest moralisch dazu. Wir haben grundsätzlich noch einmal die Möglichkeit, das Referendum zu ergreifen und dagegen zu rekurrieren. Eingreifen könnten wir auch, falls sich die Mobilitätskonzepte in Zukunft einmal selbst überleben sollten.

**Mauro Tuena (SVP):** In der Kommission wurde x-mal gefragt, ob die Weisung nötig sei; ob STR Filippo Leutenegger dazu verpflichtet war. In den Kommissionsprotokollen kann man die Antwort nachlesen: Nein. Mit diesem Artikel in der Parkplatzverordnung wird Leuten, die ein Auto haben, an gewissen Orten das Wohnen versagt. Das ist ein Zwang und eine Beschränkung der Freiheit, die uns durch die Verfassung eigentlich gewährt wird. Über 50 Prozent der Bewohner der Stadt Zürich haben ein Auto.

**Derek Richter (SVP):** Diese Vorlage erinnert mehr an Inquisition und an Demagogie als an eine vorwärtsgerichtete Politik. Wir haben nun die schizophrene Situation, dass Autoparkplätze weggelassen werden können, aber Veloparkplätze gebaut werden müssen. Als Autofahrer fühlt man sich hier nicht mehr wie in einem freien Land.

**Marianne Aubert (SP):** Die Formulierung steht im Konjunktiv, die Bauherrschaften haben also die Wahl. Sie handeln auch dann gesetzeskonform, wenn sie die Parkplätze erstellen. Wenn eine Bauherrschaft keine Tiefgarage bauen und sich die entsprechenden Kosten lieber sparen möchte, kann sie ein Mobilitätskonzept vorlegen und die Anzahl Parkplätze reduzieren.

**Sven Sobernheim (GLP):** Nicht 50 Prozent der Personen in der Stadt Zürich haben ein Auto, sondern 50 Prozent der Haushalte, also sehr viel weniger Menschen. Ein Mobilitätskonzept setzt den Anteil der verschiedenen Verkehrsträger fest, also den Modal Split. Wenn der Gesamtverkehr zunimmt, nimmt auch der MIV-Anteil zu. Mobilitätskonzepte sind eine gute Sache. Durch autoarmes Wohnen werden keine Gewerbeparkplätze aufgehoben, und Betriebsfahrzeuge sind auch nicht betroffen. Auch ich kann mir meinen Wohnort übrigens nicht frei aussuchen, denn eine Villa am Zürichberg kann ich mir leider nicht leisten.

**Michael Baumer (FDP):** Es geht hier überhaupt nicht um die Umwelt, um weniger oder mehr Autos, sondern um die Bevorzugung der eigenen Klientel. Die Pflichtparkplätze sollen eingeschränkt werden. Pflichtparkplätze werden aber deshalb erstellt, damit der öffentliche Raum nicht von Einzelnen übermässig beansprucht wird. Das ist durchaus ein überparteiisches Anliegen. Es ist nicht vertretbar, diese Bestimmung für Einzelne ausser Kraft zu setzen, denn das läuft auf eine rechtliche Ungleichbehandlung hinaus. Ein Mobilitätskonzept könnte nur in einem Schnüffelstaat Bestand haben, deshalb wird das im Endeffekt nicht funktionieren und nur dazu führen, dass eine bestimmte Gruppe bevorzugt wird. Diese muss die Kosten für den Bau von Pflichtparkplätzen nicht in ihre Baukosten aufnehmen. Wird das Mobilitätskonzept nachher umgangen, stehen die Fahrzeuge am Ende auf dem öffentlichen Grund.

**Matthias Probst (Grüne):** Das bürgerlich gefärbte PBG zwingt uns zur Verabschiedung dieser komischen Verordnung und damit zu einem total unliberalen Handeln. Das PBG zwingt allen Autoabstellplätze auf, dabei sind diese nur von ein paar wenigen gewollt. Kein vernünftiger Bauherr baut eine Garage, die niemand will. Mit dieser bescheuerten Vorschrift wird versucht, den veralteten Mythos des Autos für jeden aufrechtzuerhalten. Damit werden 50 Prozent der Stadtbevölkerung bevormundet und diskriminiert. Warum lässt man nicht einfach den Markt spielen? Die öffentlichen Abstellplätze gibt es zu Dumpingpreisen, da müssen wir Abhilfe schaffen, indem wir sie abbauen. Mobilitätskonzepte und Autoverzichtserklärungen sind heute der einzige Weg, um in der Stadt Zürich zu seinem Recht zu kommen, in einer autofreien Siedlung wohnen zu können. Es wäre eine Korrektur auf kantonaler Ebene nötig.

**Martin Luchsinger (GLP):** Für die Gegenseite bedeutet Freiheit nach wie vor, einen Abstellplatz fürs Auto zu haben. Sie nennen es Freiheit, wenn einem Bauwilligen vorgeschrieben wird, unterirdisch viel Platz für Autoabstellplätze zu reservieren. Dadurch werden zusätzliche Kosten aufgezwungen. Das schränkt die Freiheit jener ein, die gerne autofreies Wohnen anbieten möchten. Mit der Parkplatzverordnung werden die Autofahrer nicht eingeschränkt, aber es soll ermöglicht werden, autofreies Wohnen umzusetzen. Um die Hürden auf kantonaler Ebene aus dem Weg zu räumen, bedurfte es gewisser

*Anstrengungen. Die Rückzugsgefechte sollen jetzt bitte nicht noch einmal verlängert werden. Gemäss der momentanen digitalen Transformation wird der Verkehr in Zukunft sehr gemischt sein, und die Transportmittel werden nur dann angefordert, wenn sie tatsächlich genutzt werden. In einer effizienten und ökologischen Verkehrsplanung wird sich die Freiheit des Selber-Fahrens wahrscheinlich nur noch auf ein paar Passstrassen beschränken. Die vielen Keller, die jetzt noch gebaut werden und zu zusätzlichen Mietkosten führen, werden dann wahrscheinlich in Luftschutzkeller umfunktioniert oder als Abstellräume genutzt werden.*

**Marc Bourgeois (FDP):** *Würden Mobilitätskonzepte tatsächlich etwas taugen, könnte man beliebig viele Parkplätze und Parkhäuser bauen und dann einfach auf die Mobilitätskonzepte vertrauen. Es ist aber völlig klar, dass Mobilitätskonzepte ihr Papier nicht wert sind. Ein Gesetz, das auf der Idee der Mobilitätskonzepte basiert, muss gar nicht unter diesem Aspekt betrachtet werden. Es kommt nur darauf an, was am Schluss gebaut wird, denn das hat – im Gegensatz zu Papier – Bestand. Richtig, es wird lediglich eine Möglichkeit eingeräumt. Der Staat bestimmt aber sehr umfassend, wie Private auf ihrem Privatgrund für private Nutzer zu bauen haben. Dies tut er z. T. mit gutem Recht, denn es bestehen öffentliche Interessen. Zum Vergleich: Niemand würde freiwillig einen Schutzraum bauen, ein solcher kostet schliesslich viel Geld. Angenommen, man würde von dieser Pflicht entbinden, wer ein Sicherheitskonzept vorlegt. Würde sich die sicherheitspolitische Lage dann einmal ändern, müsste die Stadt für diese Leute Schutzräume bauen, was im Nachhinein aber schwierig bis unmöglich wäre. Solche Räume, wie eben z. B. auch Autogaragen, müssen gebaut werden, damit später nicht die Öffentlichkeit belastet wird. Die Alternative ist, dass die Privaten ihren Platzbedarf in den öffentlichen Raum ausweiten und ihre Kosten früher oder später auf die Öffentlichkeit abwälzen. Das Motto dieser Vorlage lautet: «Gewinne privatisieren, Kosten sozialisieren». In 50 Jahren werden wir uns reuig sein bzw. unsere Nachfahren werden sich über die Bauweise und die dadurch verpasste Chance wundern. Verpasste Chancen im Verkehrsbereich gibt es in der Stadt Zürich aber schon genug. Für die Fortbewegung wird es immer Untersätze (auch individuelle) brauchen und diese werden Platz benötigen – egal, wie digital sie sind. Am Schluss wird alles auf Ersatzabgaben hinauslaufen, und die Mieter werden genau gleich viel zahlen müssen, wie wenn die Parkplätze gebaut worden wären. STR Filippo Leutenegger musste die Vorlage aus demokratiepolitischen Gründen bringen.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

**STR Filippo Leutenegger:** *Es ist keine Frage der Moral oder der rechtlichen Situation, sondern eine Frage der politischen Fairness. Einem politischen Auftrag fühle ich mich verpflichtet, deshalb liegt diese Weisung vor. Natürlich müssen auch inhaltliche Diskussionen geführt werden. Nun besteht ein Potenzial, das von den Eigentümern mittels Mobilitätskonzept genutzt werden kann. Dabei muss man sich aber fragen, was in Zukunft unter einem Auto zu verstehen sein wird. Als Investor muss man sich überlegen, ob man langfristig genug Platz schafft. In der Schweiz wurden Gebäude immer unterkellert. Zivilschutzanlagen, z. B., sind Unterkellerungen für schlimme Zeiten und können heute zur Unterbringung von Flüchtlingen genutzt werden. Potenzial im Boden ist sicher*

6 / 7

*immer positiv. Da ein paar Sicherungen in die Parkplatzverordnung eingebaut wurden, ist es nun aber legitim, wenn gewisse Investoren sich die Kosten sparen und auf den Bau von Abstellplätzen verzichten wollen. Das Dilemma, dass bei weniger privaten Parkplätzen bei gleichbleibender oder wieder steigender Nachfrage der öffentliche Raum belastet wird, muss aber in Betracht gezogen werden. Es ist eine Frage des Mengengerüsts; im Moment ist nicht davon auszugehen, dass im grossen Stil von der Möglichkeit Gebrauch gemacht wird. Es handelt sich mehr um langfristige Entwicklungen. Ein Input für die Zukunft: Es braucht Raumreserven und solche lassen sich im Untergrund am besten schaffen. Die individuellen Mobilitätsbedürfnisse werden bestehen bleiben. Mit technologischen Entwicklungen ist zu rechnen, die Diskussionen können sich relativ schnell wandeln. Platz wird es aber immer brauchen, auch für viel leichtere oder gemeinschaftlich genutzte Fahrzeuge. Jeder Investor muss sich selber überlegen, was er für eine langfristige Strategie wählt.*

Die Detailberatung ist abgeschlossen.

Die Vorlage wird stillschweigend an die Redaktionskommission (RedK) überwiesen.

Damit ist beschlossen:

Der Artikel 8 der Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung) ist durch die RedK zu überprüfen (Art. 38 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 64 Abs. 1 Gescho GR). Die Schlussabstimmung findet nach der Redaktionslesung statt.

**Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung) vom 11. Dezember 1996 (AS 741.500)**

Art. 8 Besondere Bestimmungen

Abs. 1–4 unverändert

Abs. 5

Für autoarme Nutzungen kann der Minimalparkplatzbedarf für Bewohnerinnen und Bewohner sowie für Beschäftigte abweichend von den Vorgaben dieser Verordnung im Einzelfall gestützt auf ein Mobilitätskonzept festgelegt werden. Der Minimalbedarf an behindertengerechten Abstellplätzen darf dabei nicht unterschritten werden. Bei Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts kann die Grundeigentümerschaft verpflichtet werden, die gemäss Art. 5 Abs. 1 minimal erforderlichen Abstellplätze auf dem Grundstück zu schaffen, oder falls dies nicht möglich ist, durch Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage oder durch Zumietung nachzuweisen, beides im Umkreis von maximal 300 m, oder falls auch dies nicht möglich ist, durch eine entsprechende Ersatzabgabe nach Art. 15 ff. abzugelten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

Mitteilung an den Stadtrat

7 / 7

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat