

Überweisung des Stadtrates an den Gemeinderat der Stadt Zürich

23.01.2008

Weisung 216

Teilrevision der städtischen Parkplatzverordnung (GRB vom 11. Dezember 1996)

Die geltende Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung; PPV96) wurde vom Gemeinderat am 11. Dezember 1996 beschlossen und auf den 31. Januar 1998 in Kraft gesetzt. Das Regelwerk hat sich in der Praxis bewährt. Die mit der Anwendung betrauten Dienstabteilungen und Fachstellen wurden in den letzten Jahren jedoch zunehmend mit verschiedenen Bedürfnissen nach einer Flexibilisierung, etwa hinsichtlich der Zulassung von Fahrtenmodellen und autoarmem Wohnen, konfrontiert. Der Stadtrat liess deshalb den Revisionsbedarf analysieren und eine Teilrevisionsvorlage ausarbeiten.

Mit StRB Nr. 443/2007 verabschiedete der Stadtrat die Teilrevisionsvorlage i.S.v. § 7 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) zur öffentlichen Auflage und zur Anhörung bei den Nachbargemeinden. Die öffentliche Auflage fand vom 9. Mai bis zum 9. Juli 2007 statt. Gleichzeitig wurde die Revisionsvorlage der Baudirektion des Kantons Zürich zur Vorprüfung unterbreitet. Diese teilte mit Schreiben vom 8. August 2007 mit, dass die geplante Teilrevision keine grundsätzlichen Widersprüche zu den laufenden Abklärungen für eine Teilrevision des PBG im Bereich «Parkierungsregelungen und publikumsintensive Einrichtungen» aufweise. Die im Rahmen der öffentlichen Auflage eingegangenen Einwendungen wurden geprüft, und – so weit sie berücksichtigt werden konnten –, wurden die entsprechenden Bestimmungen der öffentlich aufgelegten Revisionsvorlage angepasst. Die so überarbeitete Revisionsvorlage (nachfolgend «rev. PPV», Beilage 1) kann nun zuhanden des Gemeinderates verabschiedet werden.

Über die nicht berücksichtigten Einwendungen wird gestützt auf § 7 Abs. 3 PBG gesamthaft bei der Festsetzung der Revisionsvorlage entschieden. Nach Verabschiedung der teilrevidierten Parkplatzverordnung durch den Gemeinderat ist der Erlass der Baudirektion des Kantons Zürich zur Genehmigung vorzulegen (§ 89 PBG in Verbindung mit § 2 lit. b PBG). Nach erfolgter Genehmigung steht die teilrevidierte Parkplatzverordnung zusammen mit dem Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen (Beilage 4) zur Einsichtnahme offen (§ 7 Abs. 4 PBG).

Die auf kantonaler Ebene angestrebte Revision des Planungs- und Baugesetzes (PBG) ist 2006 gescheitert. Die Ausarbeitung der geplanten Vorlage für eine kantonale Parkplatzverordnung wurde ebenfalls sistiert. Die vorgesehenen Änderungen der städtischen Parkplatzverordnung basieren somit auf dem geltenden PBG und der Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen der Baudirektion des Kantons Zürich vom Oktober 1997 und stützen sich auf das massgebliche übergeordnete Bundesrecht, namentlich das Umweltschutzgesetz (USG) und das Raumplanungsgesetz (RPG).

Am 25. September 2006 überwies der Gemeinderat die Motion GR Nr. 2006/255 von Bastien Girod und Ernst Danner betreffend Parkplatzverordnung, Grundeigentum mit autofreier Nutzung, mit folgendem Inhalt an den Stadtrat:

Der Stadtrat wird beauftragt, Art. 8 (Abweichungen) der Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung gemäss Gemeinderatsbeschluss vom 11. Dezember 1996) in folgendem Sinne zu ergänzen: Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, welche sich verpflichten, auf ihren Grundstücken nur autofreie Nutzungen

zuzulassen, dürfen von der Mindestanzahl für Fahrzeugabstellplätze ihren Bedürfnissen entsprechend abweichen. Die Verpflichtung ist durch öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung oder auf andere geeignete Weise dauerhaft und aus dem Grundbuch ersichtlich mit dem Grundstück zu verbinden und zu sichern.

Begründung

Zum einen bestraft eine generelle Vorschrift für eine Mindestanzahl Fahrzeugabstellplätze jene, die autofrei wohnen oder leben, weil sie aufgrund dieser Vorschrift trotzdem die Kosten für das Erstellen von Fahrzeugabstellplätzen tragen müssen. Diese Kosten können besonders bei der städtischen, dichten Bebauung hoch ausfallen. Diese Benachteiligung der autofreien Wohn- und Wirtschaftsweise widerspricht dem Ziel einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, welcher die urbane Lebensqualität durch Platzverbrauch, Luftverschmutzung, Lärm und Unfallgefahr beeinträchtigt und den globalen Klimawandel durch den CO₂-Ausstoss antreibt.

Zum anderen stellt die generelle Vorschrift für eine Mindestanzahl Fahrzeugabstellplätze einen ungerechtfertigten Eingriff in den Markt dar, indem verhindert wird, dass die Nachfrage für autofreies Wohnen oder Wirtschaften befriedigt werden kann. Dass eine solche Nachfrage besteht, zeigt auch eine Studie des nationalen Forschungsprogramms NFP41, wonach in Zürich 45 Prozent der Haushalte autofrei sind. Aber auch bei kreativen Betrieben wächst die Erkenntnis, dass ihre Arbeitnehmer motivierter sind, wenn sie sich morgens eine Velofahrt gönnen oder den ÖV nehmen anstatt sich mit dem Auto im Stau zu nerven.

Deshalb macht es sowohl ökologisch als auch ökonomisch Sinn, dass Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, welche sich verpflichten, auf ihren Grundstücken nur autofreie Nutzungen zuzulassen, von der staatlich verordneten Mindestzahl an Parkplätzen abweichen können.

Mit dem Erlass der revidierten Parkplatzverordnung wird die Motion GR Nr. 2006/255 erfüllt, weshalb die Motion abzuschreiben ist.

Ziele und Änderungen im Überblick

Im Vordergrund der Revisionsvorlage stehen eine Flexibilisierung für autoarme Nutzungen sowie die Verankerung des Fahrtenmodells. Bei dieser Gelegenheit sollen weitere Anpassungen vorgenommen werden. Dabei geht es um Anpassungen an neue Entwicklungen, die Integration von Richtlinien und Präzisierungen. Die Revisionsvorlage orientiert sich an den Prinzipien der Nachvollziehbarkeit und Praktikabilität der Regelungen. Ferner soll die Rechtssicherheit durch Vorhersehbarkeit und Berechenbarkeit der Entscheide erhöht werden. Schliesslich wird auch der Beständigkeit des Regelwerkes Rechnung getragen.

Die im Einzelnen vorgesehenen Änderungen sind in der Revisionsvorlage vom Dezember 2007 (Beilage 1) festgehalten und werden in der synoptischen Gegenüberstellung zum geltenden Recht (Beilage 2) blau hervorgehoben sowie im dazugehörigen Bericht vom Dezember 2007 (Beilage 3) detailliert erläutert. Der Systematik der Verordnung folgend, handelt es sich hauptsächlich um folgende Änderungen:

- Anpassung des Normalbedarfs (Art. 4 rev. PPV)

Infolge des gestiegenen Wohnflächenbedarfs pro Person wird der Ansatz für Personenwagenabstellplätze (PP) bei der Nutzung «Wohnen» reduziert (bisher 1 PP/100 m², neu 1 PP/120 m²). Seit über zwei Jahrzehnten nimmt der Wohnflächenbedarf pro Person stetig zu und ein Ende dieser Entwicklung ist nicht abzusehen. Die vorgesehene leichte Senkung des Normalbedarfs trägt diesem Umstand Rechnung.

Die Schwierigkeiten bei der Abgrenzung von Klein- und Grossbetrieben insbesondere im Dienstleistungsbereich (Büro, Gewerbe usw.) haben zum Vorschlag geführt, einen neuen Einheitsansatz von einem Parkplatz pro 150 m² einzuführen (bisher erste 500 m² 1 PP/120 m², über 500 m² 1 PP/210 m²). Dieser Vorschlag ist im Auflageverfahren jedoch auf breite Kritik gestossen. Einerseits wehrten sich vor allem Gewerbetreibende gegen die Reduktion des Normalbedarfs für Kleinbetriebe, andererseits wurde kritisiert, dass es keinen Grund gebe, den Ansatz für grössere Dienstleistungsbetriebe so stark zu erhöhen. In Berücksichtigung der im Auflageverfahren eingegangenen Einwendungen soll die heutige Regelung mit zwei Ansätzen deshalb unverändert beibehalten werden.

Für spezielle Nutzungen wird neu auf die städtischen Praxis-Richtwerte verwiesen (Art. 4 Abs. 2 rev. PPV); sie ersetzen den bisherigen allgemeinen Verweis auf die VSS-Norm SN 641400. Die Praxis-Richtwerte regeln den Normalbedarf für Personenwagenabstellplätze für spezielle Nutzungen wie beispielsweise Hotels, Unterhaltungsstätten,

Sport- und Freizeitanlagen sowie Schulen und Spitäler und sind letztmals am 3. April 2007 angepasst worden. Die Zuständigkeit für deren Festlegung liegt bei der Baubehörde. Der Normalbedarf für Fabrikations- und Lagerräume wird neu in den Richtwerten für «Spezielle Nutzungen» festgelegt. Er bleibt unverändert bei einem Parkplatz pro 350 m².

- Anpassung der Zahl der minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen (Art. 5 rev. PPV)

Die Reduzierung der Maximalwerte stützt sich auf die Überschreitung der Belastungsgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung, aber auch auf die begrenzten Kapazitäten des Strassennetzes ab. Da die flächendeckende Einhaltung der Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung in der Stadt Zürich auf Jahre hinaus nicht zu erwarten ist, werden die reduzierten Maximalwerte von Art. 5 Abs. 2 PPV96 neu als Grundsatz unter Art. 5 Abs. 1 rev. PPV festgehalten.

Eine Analyse der Marktsituation bezüglich der Parkplätze für die Nutzung «Wohnen» hat gezeigt, dass in den äusseren Quartieren der Stadt ein Überangebot an solchen Parkplätzen vorhanden ist. Dies äussert sich in Leerständen und nicht kostendeckenden Preisen für die Vermietung von Parkplätzen. Gleichzeitig sieht sich der Stadtrat zunehmend mit Baugesuchen – vornehmlich von Wohnbaugenossenschaften – konfrontiert, welche geltend machen, dass ihr tatsächlicher Bedarf an Parkplätzen deutlich unter der gemäss PPV96 minimal erforderlichen Zahl von Abstellplätzen (Pflichtbedarf) liegt. Darum werden im «Übrigen Gebiet» der Minimalbedarf von 80 Prozent auf 70 Prozent und auch aus Gründen der übermässigen Belastung mit Luftschadstoffen der zulässige Maximalwert von 130 Prozent auf 115 Prozent des Normalbedarfs gesenkt.

- Anpassung der Gebiete mit herabgesetzter Pflichtparkplatzzahl (Reduktionsgebiete gemäss Art. 5 rev. PPV)

Die Reduktionsgebiete definieren sich nach Massgabe der aktuellen und der zukünftigen Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs und der verfügbaren Strassenkapazitäten (Zeithorizont um 2020).

Anpassungen erfolgen einerseits in städtischen Entwicklungsgebieten wie zum Beispiel dem Stadtraum HB, dem Maag-Areal Plus in Zürich-West oder in Neu-Oerlikon. In den insgesamt zehn von der Anpassung betroffenen städtischen Entwicklungsgebieten ist die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln bereits gut bis sehr gut.

Zusätzlich wird vor allem im Westen der Stadt eine Erweiterung der Reduktionsgebiete vorgenommen. Dort ist ein beträchtlicher Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs aufgrund der absehbaren Nachfrageentwicklung nötig und auch geplant (Synthesebericht „Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025“ vom Juli 2006). Diese insgesamt drei Anpassungen betreffen die Gebiete Albisriederplatz – Hardbrücke und Wipkingen (Erweiterung Reduktionsgebiet C) sowie das Gebiet Allenmoos (Erweiterung Reduktionsgebiet D). Insgesamt bewirken diese drei Anpassungen auch eine Arrondierung der Abgrenzungen zwischen den verschiedenen Reduktionsgebieten.

- Abstellplätze für Behinderte, Ergänzung (Art. 6a rev. PPV)

Die geltende Parkplatzverordnung enthält keine diesbezüglichen Vorgaben. Für das behindertengerechte Bauen bestehen einschlägige Normen und Richtlinien. Anzahl, Lage und Ausgestaltung von Abstellplätzen für Behinderte sollen sich danach richten. Die neu aufgenommene Bestimmung verweist ausdrücklich auf diese Normen und verlangt, dass von der ermittelten Anzahl an Personenwagenabstellplätzen gemäss Art. 3ff. rev. PPV ein angemessener Anteil behindertengerecht, d. h. gut erreichbar, genügend breit und mit Rollstuhl befahrbar ausgestaltet wird.

- Präzisierung der Regelung für Abstellplätze für Betriebsfahrzeuge (Art. 8 Abs. 1 rev. PPV)

Weil sich die Beurteilung von Gesuchen für zusätzliche Abstellplätze für Betriebsfahrzeuge in der Praxis oft als schwierig erwiesen hat, wird näher definiert, was als Betriebs-

fahrzeug gilt und aufgrund dessen zu einer angemessenen Erhöhung der insgesamt zulässigen Abstellplatzzahl berechtigt. Eine klare Definition ist für die Abgrenzung von Betriebsfahrzeugen wichtig. Als Betriebsfahrzeuge gelten neu Servicefahrzeuge und vergleichbare, für den Betrieb notwendige Fahrzeuge, die auf den Betrieb eingelöst sind.

- Abweichung für autoarme Nutzungen, Ergänzung (Art. 8 Abs. 5 rev. PPV)

44 Prozent der Haushalte in der Stadt Zürich verfügen über kein eigenes Auto (Auswertung Mikrozensus 2005). Diese Haushalte leisten einen wichtigen Beitrag zu einer umweltschonenden Verkehrsabwicklung und zur Steigerung der Lebensqualität in Zürich. Der Stadtrat will diese autofreien Haushalte grundsätzlich fördern und bestehende Behinderungen für autoarme Nutzungen abbauen. Aufgrund dieser Grundhaltung wie auch in Erfüllung des Auftrages des Gemeinderates (Motion Girod/Danner GR Nr. 2006/255) sollen autoarme Nutzungen von der Nachweispflicht ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Bedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Diese Möglichkeit soll nicht nur für die Nutzung «Wohnen», sondern für alle Nutzungen geschaffen werden. Das Ausmass des Unterschreitens des Minimalbedarfs wird im konkreten Einzelfall aufgrund des von der Grundeigentümerschaft auszuarbeitenden Mobilitätskonzepts festgelegt. Damit stellt die vorgeschlagene Ergänzung eine hohe Flexibilität im Umgang mit autoarmen Nutzungen sicher. Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts die minimal erforderlichen Abstellplätze real nachzuweisen oder durch eine entsprechende Ersatzabgabe abzugelten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

- Abstellplätze für Zweiräder, Ergänzung (Art. 8a und 8b rev. PPV)

Bisher hat eine klare Grundlage für die Verpflichtung zur Schaffung von Zweiradabstellplätzen gefehlt. Die erforderliche Anzahl Abstellplätze für leichte Zweiräder (Velos, Mofas) wurde bislang aufgrund der Richtlinie betreffend Abstellplätze für zweirädrige Fahrzeuge und dem dazugehörigen „Merkblatt für die Erstellung von Abstellplätzen für leichte Zweiräder“ bestimmt. Die Teilrevision der PPV bietet die Gelegenheit, diese schon bisher angewendeten Bestimmungen zu aktualisieren und in die PPV zu integrieren. Die bisherigen Erfahrungen wurden ausgewertet und sind im Faktenblatt „Erfolgskontrolle der bisherigen Richtlinien Veloabstellplätze“ (Beilage 3, Anhang 5) zusammengefasst. Aufgrund dessen werden kleinere Anpassungen vorgenommen. Die wesentlichste Anpassung ist die Erhöhung des Minimalbedarfs für die Nutzung «Wohnen» von 1 Abstellplatz pro 70 m² auf 1 Abstellplatz pro 40 m². Bei der Nutzung Dienstleistung und Gewerbe wird der neue Einheitsansatz für Zweiräder aufgrund der Vernehmlassung von 1 PP/400 m² auf 1 PP/300 m² auf ein mit der kantonalen Wegleitung und anderen Richtlinien vergleichbares Niveau erhöht.

Angesichts des verstärkten Trends zu Motorrädern und Rollern drängt sich gestützt auf §§ 242 bis 244 PBG auch für diesen Fahrzeugtyp eine Verpflichtung zur Schaffung entsprechender Abstellplätze auf. Die Regelung für blaue Zonen sieht keine Anwohnerparkkarten für Motorräder vor. Oft werden Motorräder und Roller deshalb widerrechtlich im Trottoirbereich abgestellt. Das Bedürfnis nach entsprechenden Abstellplätzen auf Privatgrund ist demzufolge ausgewiesen. Der Pflichtbedarf wird entsprechend dem Anteil der Motorräder und Roller am Motorfahrzeugbestand bei 10 Prozent des Pflichtbedarfs für Personenwagen festgelegt (Art. 8b rev. PPV).

- Anpassung Gebrauch (Art. 11 rev. PPV)

Abstellplätze sind nach dem Sinn und Zweck des PBG bestimmungsgemäss zu nutzen. Das heisst, sie dürfen nicht durch Dritte für andere Nutzungen als die bewilligten beansprucht werden. Diese Vorschrift wurde bislang lediglich in Bezug auf den Pflichtbedarf ausdrücklich formuliert. Dies führte bei nicht bestimmungsgemässer Nutzung von Personenwagenabstellplätzen zu Unklarheiten. Neu wird der bestimmungsgemässe Gebrauch für alle Abstellplätze festgeschrieben (Art. 11 Abs. 1 rev. PPV). Durch diese

klare Bestimmung sollen Mehrfachnutzungen ausserhalb eines Fahrtenmodells unterbunden werden. Die Abgabe an Dritte ist nur zur Abdeckung des Pflichtbedarfs beziehungsweise des freiwillig zulässigen Abstellplatzbedarfs auf Drittgrundstücken zulässig, sofern es am Bedarf für die Benutzerinnen und Benutzer des pflichtigen Grundstückes fehlt (Art. 11 Abs. 2 rev. PPV). Während der öffentlich aufgelegte Entwurf vorsah, für Parkplätze auf Drittgrundstücken bei den betroffenen Grundstücken generell eine Reversanmerkung im Grundbuch zu verlangen, wurde den zahlreichen Einwendungen des Auflageverfahrens insofern Rechnung getragen, als diese Verpflichtung entsprechend der heutigen Praxis auf die minimal erforderlichen Abstellplätze auf Drittgrundstücken beschränkt wird (Art. 11 Abs. 3 rev. PPV).

- Fahrtenmodell, neu (Art. 11a bis 11d rev. PPV)

Auf Stadtgebiet wurden im Rahmen von Sonderbauvorschriften oder Gestaltungsplänen auf entsprechenden Antrag der betroffenen Privaten bereits verschiedene Fahrtenmodelle bewilligt und teilweise auch in Betrieb genommen. Im Zentrum von Fahrtenmodellen steht die Mehrfachnutzung von Abstellplätzen unter gleichzeitiger Beschränkung der Fahrtenzahl. Fahrtenmodelle müssen von der Grundeigentümerschaft bzw. der Bauherrschaft beantragt werden, d.h. sie basieren auf Freiwilligkeit.

Fahrtenmodelle können zum einen für Neubauten mit Mischnutzung interessant sein: Sie ermöglichen eine minimale Parkplatzzahl bis 30 Prozent unter dem Pflichtbedarf und entsprechende Einsparungen bei den Investitionen, indem die wenigen Parkplätze mehrfach nutzbar sind (z. B. durch Büronutzung einerseits und durch Freizeitnutzungen andererseits). Zum andern können Fahrtenmodelle eine sinnvolle Option sein für bestehende Bauten, die gemessen an den gültigen Bestimmungen über zu viele Abstellplätze für Personenwagen verfügen: Da mit einem Fahrtenmodell die Einhaltung eines aus der bewilligungsfähigen Parkplatzzahl hergeleiteten Fahrtenplafonds gewährleistet ist, können in einem solchen Fall die überzähligen Abstellplätze vollständig oder teilweise bestehen bleiben (bis 30 Prozent über dem zulässigen Maximum).

Fahrtenmodelle ermöglichen somit einen flexibleren Umgang mit den Bestimmungen bezüglich der Anzahl der Parkplätze (was im Interesse der Grundeigentümerschaft liegen kann), gleichzeitig ist aber die maximale Verkehrserzeugung der involvierten Nutzungen definiert (was dem Interesse der Allgemeinheit entspricht). Die mit den bisherigen Fahrtenmodellen gesammelten Erfahrungen und Erkenntnisse wurden im „Leitfaden Fahrtenmodell – eine Planungshilfe, Januar 2007“ zusammengestellt. Basierend darauf soll das Fahrtenmodell in der PPV verankert werden. Damit können künftig Fahrtenmodelle nicht nur im Rahmen von Sonderbauvorschriften und Gestaltungsplänen sondern auch im Rahmen von Baubewilligungen von der Grundeigentümerschaft beantragt und dann bewilligt werden. Der Leitfaden ist an die Teilrevisionsvorlage angepasst worden und liegt dieser als Entwurf bei (Beilage 3, Anhang 4). Die Berechnung der Fahrtenzahl erfolgt aufgrund der im Leitfaden festgelegten Parameter. Art. 11d rev. PPV regelt die Sanktionen bzw. die Rückfallpositionen bei Überschreitungen der Fahrtenzahlbegrenzung.

Inkraftsetzung

Die vom Gemeinderat beschlossene Teilrevision der Parkplatzverordnung soll nach der Genehmigung durch die Baudirektion am Tage nach der Veröffentlichung im «Städtischen Amtsblatt» in Kraft treten.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

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

Titel der Verordnung

Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung)

Art. 1 lit. a

a) die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen privaten Abstellplätze für Motorfahrzeuge, die minimal erforderliche Anzahl von Abstellplätzen für leichte Zweiräder sowie die maximal zulässigen Fahrten bei Fahrtenmodellen.

Art. 3 Abs. 1 lit. c

c) der Einhaltung der Belastungsgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung und

Art. 4 Abs. 1 (Tabelle):

(Einleitungssatz vor Tabelle unverändert)

Nutzweise	Geschossfläche
Wohnen	120 m ²
Dienstleistung (Büros, Labors, Praxen, Kleingewerbe usw.)	
- erste 500 m ² je Betriebseinheit	120 m ²
- über 500 m ² je Betriebseinheit	210 m ²
Verkauf (Läden)	
- erste 2000 m ² je Betriebseinheit	100 m ²
- über 2000 m ² je Betriebseinheit	160 m ²
Gastronomie (Restaurants, Cafés, Bars)	40 m ²

Art. 4 Abs. 2

Für spezielle Nutzungen (Spitäler, Alterswohnungen und -heime, Bildungsstätten, Hotels, Sportanlagen, Fabrikations- und Lagerräume usw.) berechnet sich der Normalbedarf von Fall zu Fall nach den Grundsätzen dieser Verordnung unter Anwendung der Praxis-Richtwerte. Die Zuständigkeit für die Festlegung der Richtwerte für Spezielle Nutzungen liegt bei der Baubehörde.

Art. 4 Abs. 3

wird gestrichen

Art. 5 Abs. 1 (Tabelle)

(Einleitungssatz vor Tabelle unverändert)

	Minimal in %	Maximal in %
Gebiet A (Altstadt)	10	10
Gebiet B (City)	25	45
Gebiet C (citynahe Gebiete, Zentren Oerlikon, Altstetten und Höngg)	40	70
Gebiet D (Gürtelgebiete, Altstetten, Oerlikon, Seebach, Stettbach, Zentren Wollishofen, Affoltern und Schwamendingen)	60	95
Übriges Gebiet	70	115

Für die Zugehörigkeit der einzelnen Grundstücke zu den Gebieten A-D ist der zu dieser Verordnung gehörende Plan vom [Datum des GR Beschlusses] (Massstab 1:5000) massgebend. Er kann beim Tiefbauamt und beim Amt für Baubewilligungen eingesehen werden.

Art. 5 Abs. 2

Sobald und solange die Belastungsgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung auf dem gesamten Stadtgebiet eingehalten werden, gelten folgende Maximalwerte:

	Maximal in %
Gebiet A	10
Gebiet B	50
Gebiet C	75
Gebiet D	105
Übriges Gebiet	130

Art. 6 Abs. 1 (Tabelle)

(Einleitungssatz vor Tabelle unverändert)

Nutzweise	Anteile in %
Wohnen	10
Dienstleistung	25 - 50
Verkauf und Gastronomie	75

Art. 6 Abs. 2

Für spezielle Nutzungen gilt Art. 4 Abs. 2 dieser Verordnung.

Art. 6a (neu) Behindertengerechte Abstellplätze

Für Behinderte ist von der nach Art. 3ff. ermittelten Anzahl Abstellplätze ein angemessener Anteil an Abstellplätzen vorzusehen. Anzahl, Lage und Ausgestaltung richten sich nach der einschlägigen Norm für behindertengerechtes Bauen.

Art. 8 Besondere Bestimmungen

Art. 8 Abs. 1 zweiter Satz (erster Satz unverändert)

Als Betriebsfahrzeuge gelten Servicefahrzeuge und vergleichbare, für den Betrieb notwendige Fahrzeuge, die auf den Betrieb eingelöst sind.

Art. 8 Abs. 5 (neu)

Autoarme Nutzungen können von der Nachweispflicht ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Bedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts, die i.S.v. Art. 5 Abs. 1 minimal erforderlichen Abstellplätze real nachzuweisen oder durch eine entsprechende Ersatzabgabe nach Art. 15 ff. abzugelten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

Art. 8a (neu) Abstellplätze für leichte Zweiräder

¹ Je nach Nutzweise ist für folgende Geschossflächen bzw. Einheiten mindestens ein Abstellplatz für leichte Zweiräder erforderlich:

Nutzweise	Geschossfläche	Einheit
Wohnen	40 m ²	
Dienstleistung und Gewerbe	300 m ²	
Verkauf	160 m ²	
Gastronomie		10 Sitzplätze

² Für spezielle Nutzungen (Spitäler, Alterswohnungen und -heime, Schulhäuser, Hotels, Sportanlagen usw.) wird der Bedarf fallweise von der Baubehörde festgelegt.

³ Je nach Nutzweise ist ein Anteil Abstellplätze für Besucherinnen und Besucher sowie für die Kundschaft vorzusehen:

Nutzweise	Anteil in %
Wohnen	10
Dienstleistung und Gewerbe	50
Verkauf und Gastronomie	75

⁴ Aus wichtigen Gründen (z.B. ungenügende öV-Erschliessung, beschränkte Realisierungsmöglichkeit, Natur- und Heimatschutz, topografisch ungünstige Lage, regionales Einzugsgebiet, Dienstleistung mit starkem Publikumsverkehr) kann die zuständige Baubehörde Abweichungen von den ermittelten Abstellplatzzahlen bewilligen oder anordnen. Derartige Abweichungen sind im baurechtlichen Entscheid zu begründen.

Art. 8b (neu) Abstellplätze für Motorräder und Roller

Für Motorräder und Roller sind ausreichend Abstellplätze bereitzustellen. Die Anzahl darf einen Zehntel der für Personenwagen minimal erforderlichen Abstellplätze nicht unterschreiten.

Art. 9 Abs. 1

Die erforderlichen Abstellplätze für Personenwagen, Motorräder und Roller sind in der Regel... (Rest unverändert).

Art. 11 Gebrauch

¹ Abstellplätze sind bestimmungsgemäss zu benützen.

² Abstellplätze dürfen zur Abdeckung des Pflichtbedarfs oder des zulässigen freiwilligen Bedarfs von einem Grundstück an ein anderes abgegeben werden, wenn es am Bedarf für die Benutzerinnen und Benutzer des Grundstücks fehlt, von dem die Abstellplätze abgegeben werden.

³ Minimal erforderliche Abstellplätze, die sich auf einem anderen Grundstück befinden, sind bei den beteiligten Parzellen im Grundbuch anmerken zu lassen.

Neu eingefügter Abschnitt nach Art. 11 (Titel)

IIIa. Fahrtenmodell für Personenwagen

Art. 11a (neu) Mehrfachnutzung von Personenwagenabstellplätzen

Auf Antrag der Grundeigentümerschaft bzw. Bauherrschaft kann die zuständige Baubehörde in Abweichung von Art. 11 Abs. 1 die Mehrfachnutzung der Abstellplätze sowie eine Reduktion der Zahl der minimal erforderlichen bzw. eine Erhöhung der Zahl der maximal zulässigen Abstellplätze um jeweils höchstens 30% gestatten.

Art. 11b (neu) Eignung und Voraussetzungen

¹ Das Fahrtenmodell eignet sich für grössere Parkieranlagen mit publikumsintensiven, möglichst breit gefächerten Nutzungen.

² I.S.v. Eignungskriterien müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

a) Der Perimeter muss klar definierbar sein.

a) Mehrere in ein Fahrtenmodell einbezogene Parkieranlagen müssen gesamthaft, eine Einzelanlage muss allein mindestens 150 Abstellplätze aufweisen oder rechnerisch mindestens 2000 Autofahrten pro Tag auslösen.

³ Die beteiligten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer haben eine betriebliche Einheit zu bilden und die Anzahl Fahrten gesamthaft zu beschränken.

⁴ Die Einhaltung der Fahrtenzahl ist durch eine von den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern zu beauftragende Betriebsorganisation mit geeigneten technischen und betrieblichen Mitteln sicherzustellen. Der zuständigen Behörde ist periodisch Bericht zu erstatten.

⁵ Die Benutzung der Abstellplätze im Rahmen eines Fahrtenmodells mit Fahrtenzahlbeschränkung ist bei den beteiligten Grundstücken im Grundbuch anzumerken.

Art. 11c (neu) Berechnung Fahrtenzahl

¹ Die Fahrtenzahl berechnet sich anhand der nach Art. 4 und 5 zulässigen Abstellplatzzahl, multipliziert mit dem spezifischen Verkehrserzeugungspotential und den auf ein Jahrestotal

hochgerechneten Betriebstagen unter Berücksichtigung der Vorgaben der Strassenkapazitäten und der Umweltschutzgesetzgebung.

² Die Praxis-Richtwerte der spezifischen Verkehrserzeugungspotenziale sowie das konkrete Vorgehen für die Berechnung des Fahrtenplafonds werden in einem separaten Leitfaden Fahrtenmodell festgelegt. Die Zuständigkeit für die Festlegung liegt beim Stadtrat.

Art. 11d (neu) Sanktionen

¹ Beim Verstoss gegen die Fahrtenzahlbeschränkung hat die Betriebsorganisation weitergehende Massnahmen zur Einhaltung der Fahrtenzahl vorzukehren.

² Bei dreimaliger aufeinander folgender oder insgesamt fünfmaliger Verletzung der Fahrtenzahlbegrenzung ist entweder die Parkplatzzahl nach Massgabe der prozentualen Überschreitung der zulässigen Fahrtenzahl zu reduzieren oder die Bewilligung der Mehrfachnutzung zu widerrufen. Beim Widerruf der Mehrfachnutzung sind die Abstellplätze mittels baulicher, technischer oder organisatorischer Massnahmen den entsprechenden Nutzweisen bzw. Nutzenden zur Verfügung zu stellen und entsprechend zu markieren. Ein allfälliger Überhang ist auf das nach Art. 5 zulässige Maximum abzubauen. Soweit i.S.v. Art. 5 Abs. 1 minimal erforderliche Abstellplätze nicht real zur Verfügung stehen oder innert 3 Jahren zur Verfügung gestellt werden, kommt die Ersatzabgabe nach Art. 15ff. zur Anwendung.

Art. 15 Abs. 2

Der Stadtrat erlässt Richtlinien über die Bemessung der Ersatzabgaben.

Art. 16 Abs. 1, dritter Satz (Rest unverändert)

Wenn sich der Baubeginn verzögert, kann die Zahlung aufgeschoben werden, hat aber vor Baubeginn zu erfolgen.

Art. 22 Abs. 1

Die zur Zeit der Inkraftsetzung der Änderungen vom [Datum des GR Beschlusses] von der zuständigen Baubehörde noch nicht erledigten Baugesuche unterliegen den neuen Vorschriften.

Der Plan über die Gebiete mit herabgesetzter Pflichtparkplatzzahl (Art. 5 Abs. 1 PPV) wird gemäss Vorlage des Stadtrates vom Januar 2007 neu festgesetzt.

Die teilrevidierte Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung) sowie der Plan gemäss Ziff. 2 vorstehend tritt vorbehältlich der Genehmigung durch die zuständige kantonale Behörde am Tage nach der Veröffentlichung im «Städtischen Amtsblatt» in Kraft.

Der Bericht über die im Rahmen der öffentlichen Auflage eingegangenen nicht berücksichtigten Einwendungen wird zustimmend zur Kenntnis genommen und i.S.v. § 7 Abs. 3 des Planungs- und Baugesetzes verabschiedet.

Die Motion der Gemeinderäte Bastien Girod und Ernst Danner vom 25. September 2006 (GR Nr. 2006/255) wird abgeschrieben.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrates

der Stadtpräsident

Dr. Elmar Ledergerber

der Stadtschreiber

Dr. André Kuy

Farblegende	
Schwarz	Beibehaltung geltende Regelung/Formulierung
Blau	Neue Regelung/Formulierung
Rot	Hinweise auf systematische Änderungen

Synoptische Gegenüberstellung	
Geltendes Recht	Änderungen
<p>Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung) Gemeinderatsbeschluss vom 11. Dezember 1996</p>	<p>Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung) Gemeinderatsbeschluss vom 11. Dezember 1996 mit Änderungen vom [Datum des GR Beschlusses]</p>
I. Allgemeines	
Art.1 Inhalt	
Diese Verordnung regelt	
a) die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze,	a) die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen privaten Abstellplätze für Motorfahrzeuge, die minimal erforderliche Anzahl von Abstellplätzen für leichte Zweiräder sowie die maximal zulässigen Fahrten bei Fahrtenmodellen.
b) die Beteiligung an Gemeinschaftsanlagen,	
c) die Leistung von Ersatzabgaben,	
d) den Ersatzabgabefonds und die Parkraumplanung	

Teilrevision Parkplatzverordnung – Synoptische Gegenüberstellung

Art. 2 Zuständigkeit	
Soweit das kantonale, das übrige kommunale Recht und diese Verordnung nichts Besonderes bestimmen, obliegt ihre Anwendung der zuständigen Baubehörde.	
II. Zahl der Abstellplätze	
Art. 3 Berechnungsgrundlagen	
¹ Die Zahl der Abstellplätze hängt ab von	
a) der Ausnützung und der Nutzweise des Grundstücks (Normalbedarf) und	
b) dem Grad seiner Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, der Zentralität der Lage und der Strassenkapazität (Erschliessungsqualität) und	
c) der Einhaltung der zulässigen NO ₂ -Werte der Luftreinhalte-Verordnung und	c) der Einhaltung der zulässigen Belastungsgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung und
d) den Anforderungen des Ortsbildschutzes.	
² Sie berechnet sich nach der massgeblichen Geschossfläche. Als solche gilt die Fläche aller dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren Räume unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessung und der Sanitärräume samt inneren Trennwänden.	
³ Die Zahl der Abstellplätze wird erst am Schluss der Berechnung ab einem Bruchteil von mehr als 0,5 aufgerundet.	
Art. 4 Normalbedarf	
¹ Je nach Nutzweise ist für folgende Geschossflächen ein Personenwagenabstellplatz erforderlich:	

Teilrevision Parkplatzverordnung – Synoptische Gegenüberstellung

Nutzweise	Geschossfläche		Nutzweise	Geschossfläche	
Wohnen	100 m ²		Wohnen	120 m ²	
Büros, Labors, Praxen:			Dienstleistung (Büros, Labors, Praxen, Kleingewerbe etc.)		
bis und mit 500m ² je Betriebseinheit	120 m ²		bis und mit erste 500m ² je Betriebseinheit	120 m ²	
grösser als 500m ² je Betriebseinheit	210 m ²		grösser als über 500m ² je Betriebseinheit	210 m ²	
Läden:			Verkauf (Läden)		
bis und mit 2000m ² je Betriebseinheit	100 m ²		bis und mit erste 2000m ² je Betriebseinheit	100 m ²	
grösser als 2000m ² je Betriebseinheit	160 m ²		grösser als über 2000m ² je Betriebseinheit	160 m ²	
Restaurants, Cafés, Bars	40 m ²		Gastronomie (Restaurants, Cafés, Bars)	40 m ²	
Fabrikations- und Lagerräume	350 m ²		Fabrikations- und Lagerräume	350 m ²	
² Für spezielle Nutzungen (Spitäler, Alterswohnungen und -heime, Schulhäuser, Hotels, Sportanlagen usw.) berechnet sich der Normalbedarf von Fall zu Fall nach den Grundsätzen dieser Verordnung unter Berücksichtigung der VSS-Norm (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, SN 641400).			² Für spezielle Nutzungen (Spitäler, Alterswohnungen und -heime, Bildungsstätten , Hotels, Sportanlagen, Fabrikations- und Lagerräume usw.) berechnet sich der Normalbedarf von Fall zu Fall nach den Grundsätzen dieser Verordnung unter Berücksichtigung der VSS-Norm (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, SN 641400) unter Anwendung der Praxis-Richtwerte. Die Zuständigkeit für die Festlegung der Richtwerte für Spezielle Nutzungen liegt bei der Baubehörde.		
³ Ist wegen der Nutzung des Grundstücks mit regelmässigem Abstellen von zweirädrigen Fahrzeugen zu rechnen, sind dafür zusätzliche Abstellplätze an geeigneter Lage vorzusehen.			³ streichen resp. separate Regelung unten (Art. 8a und 8b)		
Art. 5 Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen					
¹ In den nachfolgenden Gebieten beträgt die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze wegen der Erschliessungsqualität folgende Anteile am Normalbedarf:					
	Minimal in %	Maximal in %		Minimal in %	Maximal in %
Gebiet A (Altstadt)	10	10	Gebiet A (Altstadt)	10	10
Gebiet B (City)	25	50	Gebiet B (City)	25	45
Gebiet C (citynahe Gebiete, Zentren Oerlikon, Altstetten und	40	75	Gebiet C (citynahe Gebiete, Zentren Oerlikon, Altstetten und	40	70

Teilrevision Parkplatzverordnung – Synoptische Gegenüberstellung

Högg)			Högg)		
Gebiet D (Gürtelgebiete, Altstetten, Oerlikon, Seebach, Stettbach, Zentren Wollishofen, Affoltern und Schwamendingen)	60	105	Gebiet D (Gürtelgebiete, Altstetten, Oerlikon, Seebach, Stettbach, Zentren Wollishofen, Affoltern und Schwamendingen)	60	95
Übriges Gebiet	80	130	Übriges Gebiet	70	115
Für die Zugehörigkeit der einzelnen Grundstücke zu den Gebieten A-D ist der zu dieser Verordnung gehörende Plan (Massstab 1:5000) massgebend. Er kann beim Tiefbauamt und bei der Baupolizei unentgeltlich eingesehen werden.			Für die Zugehörigkeit der einzelnen Grundstücke zu den Gebieten A-D ist der zu dieser Verordnung gehörende Plan vom [Datum des GR Beschlusses] (Massstab 1:5000) massgebend. Er kann beim Tiefbauamt und bei der Baupolizei beim Amt für Baubewilligungen unentgeltlich eingesehen werden.		
² Solange die zulässigen NO ₂ -Werte der Luftreinhalte-Verordnung auf dem Stadtgebiet überschritten werden, gelten folgende Maximalwerte:			² Sobald und solange die zulässigen NO ₂ -Werte Belastungsgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung auf dem gesamten Stadtgebiet überschritten eingehalten werden, gelten folgende Maximalwerte:		
	Maximal in %			Maximal in %	
Gebiet A	10		Gebiet A	10	
Gebiet B	45		Gebiet B	50	
Gebiet C	70		Gebiet C	75	
Gebiet D	95		Gebiet D	105	
Übriges Gebiet	130		Übriges Gebiet	130	
Art. 6 Zahl der erforderlichen Abstellplätze für Besucherinnen und Besucher sowie Kundschaft					
¹ Von der gemäss Art. 5 errechneten Zahl der minimal erforderlichen Abstellplätze sind für Besucherinnen und Besucher sowie für die Kundschaft folgende Anteile zu reservieren und besonders zu kennzeichnen:					
Nutzweise:	Anteile in %:		Nutzweise	Anteile in %	
Wohnen	10		Wohnen	10	
Büros, Labors, Praxen	25		Dienstleistung	25 - 50	
mit starkem Publikumsverkehr (z. B. Schalter, Abfertigungsräume, Arztpraxen)	50		Verkauf und Gastronomie	75	

Teilrevision Parkplatzverordnung – Synoptische Gegenüberstellung

usw.)			
Läden, Restaurants, Cafés, Bars	75		
Fabrikations- und Lagerräume	15		
² Für spezielle Nutzungen gilt Art. 4 Abs. 2 dieser Verordnung sinngemäss.			² Für spezielle Nutzungen gilt Art. 4 Abs. 2 dieser Verordnung sinngemäss .
			Art. 6a (neu) Behindertengerechte Abstellplätze
			Für Behinderte ist von der nach Art. 3 ff. ermittelten Anzahl Abstellplätze ein angemessener Anteil an Abstellplätzen vorzusehen. Anzahl, Lage und Ausgestaltung richten sich nach der einschlägigen Norm für behindertengerechtes Bauen.
Art. 7 Abstellplätze in der Altstadt			
Im Gebiet A dürfen Abstellplätze, ausser in Gemeinschaftsanlagen gemäss § 245 des Planungs- und Baugesetzes (PBG), nur für einen ausgewiesenen, besonderen Eigenbedarf (z.B. Notfallfahrzeuge für die Ärzteschaft), für den Güterumschlag und für die Parkierung leichter zweirädriger Fahrzeuge erstellt werden.			
Art. 8 Abweichungen			Art. 8 Besondere Bestimmungen
¹ Für Fahrzeuge, die ausschliesslich Betriebszwecken dienen, kann die Zahl der insgesamt zulässigen Abstellplätze angemessen erhöht werden.			¹ Für Fahrzeuge, die ausschliesslich Betriebszwecken dienen, kann die Zahl der insgesamt zulässigen Abstellplätze angemessen erhöht werden. Als Betriebsfahrzeuge gelten Servicefahrzeuge und vergleichbare, für den Betrieb notwendige Fahrzeuge, die auf den Betrieb eingelöst sind.
² Für die Nutzweise Wohnen darf die Zahl der insgesamt zulässigen Abstellplätze bis auf 0,9 pro Wohnung einschliesslich Besucherparkplätze erhöht werden.			
³ Aus wichtigen Gründen (z.B. Doppelnutzungen, sehr grosse Wohneinheiten, Parkplätze für Elektromobile, Schutz des Bodens vor Versiegelung, Natur-, Heimat- und Gewässerschutz) kann die zuständige Baubehörde Abweichungen von den in Art. 4-7 ermittelten Abstellplatzzahlen bewilligen oder anordnen. Derartige Abweichungen sind im baurechtlichen Entscheid zu begründen.			
⁴ Können in einer Baute durch die Erstellung einer grösseren, unterirdischen			

Teilrevision Parkplatzverordnung – Synoptische Gegenüberstellung

<p>Parkierungsanlage bisherige öffentliche Parkplätze auf Strassen und Plätzen ersetzt werden, kann die Zahl der insgesamt zulässigen Parkplätze um diejenige der Aufzuhebenden erhöht werden.</p>																		
	<p>⁵ Autoarme Nutzungen können von der Nachweispflicht ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Bedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts, die im Sinne von Art. 5 Abs. 1 minimal erforderlichen Abstellplätze real nachzuweisen oder durch eine entsprechende Ersatzabgabe nach Art. 15 ff. abzugelten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.</p>																	
	<p>Art. 8a (neu als separater Artikel) <i>Abstellplätze für leichte Zweiräder</i></p>																	
	<p>¹ Je nach Nutzweise ist für folgende Geschossflächen bzw. Einheiten mindestens ein Abstellplatz für leichte Zweiräder erforderlich:</p>																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Nutzweise</th> <th>Geschossfläche</th> <th>Einheit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Wohnen</td> <td>40 m²</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dienstleistung und Gewerbe</td> <td>300 m²</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Verkauf</td> <td>160 m²</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gastronomie</td> <td></td> <td>10 Sitzplätze</td> </tr> </tbody> </table>	Nutzweise	Geschossfläche	Einheit	Wohnen	40 m ²		Dienstleistung und Gewerbe	300 m ²		Verkauf	160 m ²		Gastronomie		10 Sitzplätze		
Nutzweise	Geschossfläche	Einheit																
Wohnen	40 m ²																	
Dienstleistung und Gewerbe	300 m ²																	
Verkauf	160 m ²																	
Gastronomie		10 Sitzplätze																
	<p>² Für spezielle Nutzungen (Spitäler, Alterwohnungen und -heime, Schulhäuser, Hotels, Sportanlagen usw.) wird der Bedarf fallweise von der Baubehörde festgelegt.</p>																	
	<p>³ Je nach Nutzweise ist ein Anteil Abstellplätze für Besucherinnen und Besucher sowie für die Kundschaft vorzusehen:</p>																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Nutzweise</th> <th>Anteil in %</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Wohnen</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Dienstleistung und Gewerbe</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Verkauf und Gastronomie</td> <td>75</td> </tr> </tbody> </table>	Nutzweise	Anteil in %	Wohnen	10	Dienstleistung und Gewerbe	50	Verkauf und Gastronomie	75									
Nutzweise	Anteil in %																	
Wohnen	10																	
Dienstleistung und Gewerbe	50																	
Verkauf und Gastronomie	75																	
	<p>⁴ Aus wichtigen Gründen (z.B. ungenügende öV-Erschliessung, beschränkte Realisierungsmöglichkeit, Natur- und Heimatschutz, topografisch ungünstige</p>																	

Teilrevision Parkplatzverordnung – Synoptische Gegenüberstellung

	Lage, regionales Einzugsgebiet, Dienstleistung mit starkem Publikumsverkehr) kann die zuständige Baubehörde Abweichungen von den ermittelten Abstellplatzzahlen bewilligen oder anordnen. Derartige Abweichungen sind im baurechtlichen Entscheid zu begründen.
	Art. 8b (neu) Abstellplätze für Motorräder und Roller
	Für Motorräder und Roller sind ausreichend Abstellplätze bereitzustellen. Die Anzahl darf einen Zehntel der für Personenwagen minimal erforderlichen Abstellplätze nicht unterschreiten.
III. Lage, Gestaltung und Gebrauch der Abstellplätze	
Art. 9 Lage	Art. 9 Lage
¹ Die erforderlichen Abstellplätze für Personenwagen sind in der Regel auf dem Grundstück oder in einem Umkreis bis zu 300 m zu erstellen; bei Abstellplätzen für Besucherinnen und Besucher gilt ein Umkreis von 150 m. Dabei sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. In Reduktionsgebieten (Gebieten mit herabgesetzter Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze) können diese Entfernungen angemessen vergrössert werden.	¹ Die erforderlichen Abstellplätze für Personenwagen, Motorräder und Roller sind in der Regel auf dem Grundstück oder in einem Umkreis bis zu 300 m zu erstellen; bei Abstellplätzen für Besucherinnen und Besucher gilt ein Umkreis von 150 m. Dabei sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. In Reduktionsgebieten (Gebieten mit herabgesetzter Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze) können diese Entfernungen angemessen vergrössert werden.
² Erforderliche Abstellplätze für leichte zweirädrige Fahrzeuge sind in der Regel auf dem Grundstück selbst zu erstellen.	
³ Minimal erforderliche Abstellplätze müssen in der Regel für Fahrzeuge direkt, solche für Besucherinnen und Besucher sowie für die Kundschaft leicht zugänglich sein.	
⁴ Anordnung und Abmessung von Abstellplätzen richten sich im übrigen in der Regel nach den einschlägigen VSS-Normen.	
Art. 10 Gestaltung	
¹ Die nicht für Besucherinnen und Besucher und die Kundschaft vorgesehenen	

Teilrevision Parkplatzverordnung – Synoptische Gegenüberstellung

Abstellplätze für Personenwagen sind unterirdisch anzulegen oder zu überdecken, wenn dadurch die Nachbarschaft wesentlich geschont werden kann, die Verhältnisse es gestatten und die Kosten zumutbar sind.	
² Bei oberirdischen Abstellplätzen ist die versiegelte Fläche zu minimieren.	
Art. 11 Gebrauch	Art. 11 Gebrauch
¹ Minimal erforderliche Abstellplätze sind bestimmungsgemäss zu benützen; insbesondere dürfen solche für Besucherinnen und Besucher sowie für die Kundschaft nicht zur Dauerparkierung verwendet werden.	¹ Minimal erforderliche Abstellplätze sind bestimmungsgemäss zu benützen; insbesondere dürfen solche für Besucherinnen und Besucher sowie für die Kundschaft nicht zur Dauerparkierung verwendet werden.
² Für bestimmte Nutzweisen bereitgestellte minimal erforderliche Abstellplätze dürfen nur dann an Dritte abgegeben werden, wenn es am Bedarf für die Benützerinnen und Benützer des pflichtigen Grundstücks fehlt.	² Abstellplätze dürfen zur Abdeckung des Pflichtbedarfs oder des zulässigen freiwilligen Bedarfs von einem Grundstück an ein anderes an Dritte abgegeben werden, wenn es am Bedarf für die Benützerinnen und Benützer des pflichtigen Grundstücks fehlt, von dem die Abstellplätze abgegeben werden.
³ Minimal erforderliche Abstellplätze dürfen ohne Zustimmung der zuständigen Baubehörde weder tatsächlich noch rechtlich aufgehoben werden. Deren Anzahl ist als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.	³ Minimal erforderliche Abstellplätze, die sich auf einem anderen Grundstück befinden, sind bei den beteiligten Parzellen im Grundbuch anmerken zu lassen.
	IIIIa. Fahrtenmodell für Personenwagen (neu)
	Art. 11a Mehrfachnutzung von Personenwagenabstellplätzen
	Auf Antrag der Grundeigentümerschaft bzw. Bauherrschaft kann die zuständige Baubehörde in Abweichung von Art. 11 Abs. 1 die Mehrfachnutzung der Abstellplätze sowie eine Reduktion der Zahl der minimal erforderlichen bzw. eine Erhöhung der Zahl der maximal zulässigen Abstellplätze um jeweils höchstens 30% gestatten.
	Art. 11b Eignung und Voraussetzungen
	¹ Das Fahrtenmodell eignet sich für grössere Parkierungsanlagen mit publikums-

Teilrevision Parkplatzverordnung – Synoptische Gegenüberstellung

	intensiven, möglichst breit gefächerten Nutzungen.
	² Im Sinne von Eignungskriterien müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein: a) Der Perimeter muss klar definierbar sein. b) Mehrere in ein Fahrtenmodell einbezogene Parkieranlagen müssen gesamthaft, eine Einzelanlage muss allein mindestens 150 Abstellplätze aufweisen oder rechnerisch mindestens 2000 Autofahrten pro Tag auslösen.
	³ Die beteiligten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer haben eine betriebliche Einheit zu bilden und die Anzahl Fahrten gesamthaft zu beschränken.
	⁴ Die Einhaltung der Fahrtenzahl ist durch eine von den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern zu beauftragende Betriebsorganisation mit geeigneten technischen und betrieblichen Mitteln sicherzustellen. Der zuständigen Behörde ist periodisch Bericht zu erstatten.
	⁵ Die Benutzung der Abstellplätze im Rahmen eines Fahrtenmodells mit Fahrtenzahlbeschränkung ist bei den beteiligten Grundstücken im Grundbuch anzumerken.
	Art. 11c Berechnung Fahrtenzahl
	¹ Die Fahrtenzahl berechnet sich anhand der nach Art. 4 und 5 zulässigen Abstellplatzzahl, multipliziert mit dem spezifischen Verkehrserzeugungspotential und den auf ein Jahrestotal hochgerechneten Betriebstagen unter Berücksichtigung der Vorgaben der Strassenkapazitäten und der Umweltschutzgesetzgebung.
	² Die Praxis-Richtwerte der spezifischen Verkehrserzeugungspotentiale sowie das konkrete Vorgehen für die Berechnung des Fahrtenplafonds werden in einem separaten Leitfadens Fahrtenmodell festgelegt. Die Zuständigkeit für die Festlegung liegt beim Stadtrat.
	Art. 11d Sanktionen
	¹ Beim Verstoß gegen die Fahrtenzahlbeschränkung hat die Betriebsorganisation geeignete Massnahmen zur Einhaltung der Fahrtenzahl vorzuziehen.

Teilrevision Parkplatzverordnung – Synoptische Gegenüberstellung

	<p>² Bei dreimaliger aufeinander folgender oder insgesamt fünfmaliger Verletzung der Fahrtenzahlbegrenzung ist entweder die Parkplatzzahl nach Massgabe der prozentualen Überschreitung der zulässigen Fahrtenzahl zu reduzieren oder die Bewilligung der Mehrfachnutzung zu widerrufen. Beim Widerruf der Mehrfachnutzung sind die Abstellplätze mittels baulicher, technischer oder organisatorischer Massnahmen den entsprechenden Nutzweisen bzw. Nutzenden zur Verfügung zu stellen und entsprechend zu markieren. Ein allfälliger Überhang ist auf das nach Art. 5 zulässige Maximum abzubauen. Soweit im Sinne von Art. 5 Abs. 1 minimal erforderliche Abstellplätze nicht real zur Verfügung stehen oder innert 3 Jahren zur Verfügung gestellt werden, kommt die Ersatzabgabe nach Art. 15 ff. zur Anwendung.</p>
IV. Gemeinschaftsanlagen	
Art. 12 Begriff	
Gemeinschaftsanlagen im Sinne dieser Verordnung sind Abstellplatzanlagen oder Teile davon, die für Benützerinnen und Benützer verschiedener Grundstücke bestimmt sind und deren Abstellplätze diesen Grundstücken fest zugewiesen werden.	
Art. 13 Beteiligungspflicht	
¹ Wer die erforderlichen Abstellplätze nicht selber erstellen kann oder darf, hat sich im Umfang der fehlenden minimal erforderlichen Abstellplätze innert angemessener Frist an einer Gemeinschaftsanlage in nützlicher Entfernung zu beteiligen. Die Verpflichtung zur Beteiligung an einer bestimmten Gemeinschaftsanlage kann durch Beschluss der zuständigen Baubehörde auferlegt werden.	
² Mit der Beteiligung verbunden ist die Pflicht, an die Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten der Gemeinschaftsanlage anteilmässig beizutragen.	
Art. 14 Sicherstellung	
¹ Die Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage ist vor Baubeginn nachzuweisen. Ist dies nicht möglich, so ist die Pflicht zur Beteiligung vor Baubeginn durch eine öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.	

Teilrevision Parkplatzverordnung – Synoptische Gegenüberstellung

² Die zuständige Baubehörde kann eine finanzielle Sicherstellung in der mutmasslichen Höhe der Beteiligung an den Baukosten verfügen. Die Sicherstellung ist vor Baubeginn zu leisten.	
³ Die Beteiligung bedarf der Genehmigung durch die zuständige Baubehörde. Sie darf ohne deren Zustimmung weder rechtlich noch tatsächlich aufgehoben werden; diese Verfügungsbeschränkung ist im Grundbuch anmerken zu lassen.	
V. Ersatzabgabe	
Art. 15 Abgabepflicht	Art. 15 Abgabepflicht
¹ Wer als Grundeigentümerin oder als Grundeigentümer die erforderlichen Abstellplätze nicht selber schaffen kann oder darf und sich innert nützlicher Frist auch nicht an einer Gemeinschaftsanlage beteiligen kann, hat eine Ersatzabgabe zu entrichten, die in jedem Fall niedriger sein muss als die Erstellungskosten.	
² Der Stadtrat kann über die Bemessung der Ersatzabgaben Richtlinien erlassen.	² Der Stadtrat erlässt Richtlinien über die Bemessung der Ersatzabgaben.
Art. 16 Festlegung, Fälligkeit, Sicherstellung, Abgabepflichtige	Art. 16 Festlegung, Fälligkeit, Sicherstellung, Abgabepflichtige
¹ Die Ersatzabgabe wird vom Tiefbauamt gemäss dem Gesetz betreffend die Abtretung von Privatrechten festgelegt und mit unbenutztem Ablauf der Einsprachefrist fällig. Sie ist innert 30 Tagen nach Fälligkeit zu bezahlen. Wenn sich der Baubeginn verzögert, kann die Zahlung später, aber vor Baubeginn, erfolgen.	¹ Die Ersatzabgabe wird vom Tiefbauamt gemäss dem Gesetz betreffend die Abtretung von Privatrechten festgelegt und mit unbenutztem Ablauf der Einsprachefrist fällig. Sie ist innert 30 Tagen nach Fälligkeit zu bezahlen. Wenn sich der Baubeginn verzögert, kann die Zahlung aufgeschoben werden, hat aber vor Baubeginn zu erfolgen .
² Die zuständige Baubehörde kann verfügen, dass noch nicht rechtskräftig festgesetzte Ersatzabgaben vor Baubeginn sichergestellt werden.	
³ Geschuldet ist die Ersatzabgabe von der jeweiligen Grundeigentümerschaft.	
Art. 17 Streitigkeiten	
Über Einsprachen betreffend die Höhe der Abgabe wird im Verfahren nach dem Gesetz betreffend die Abtretung von Privatrechten entschieden.	

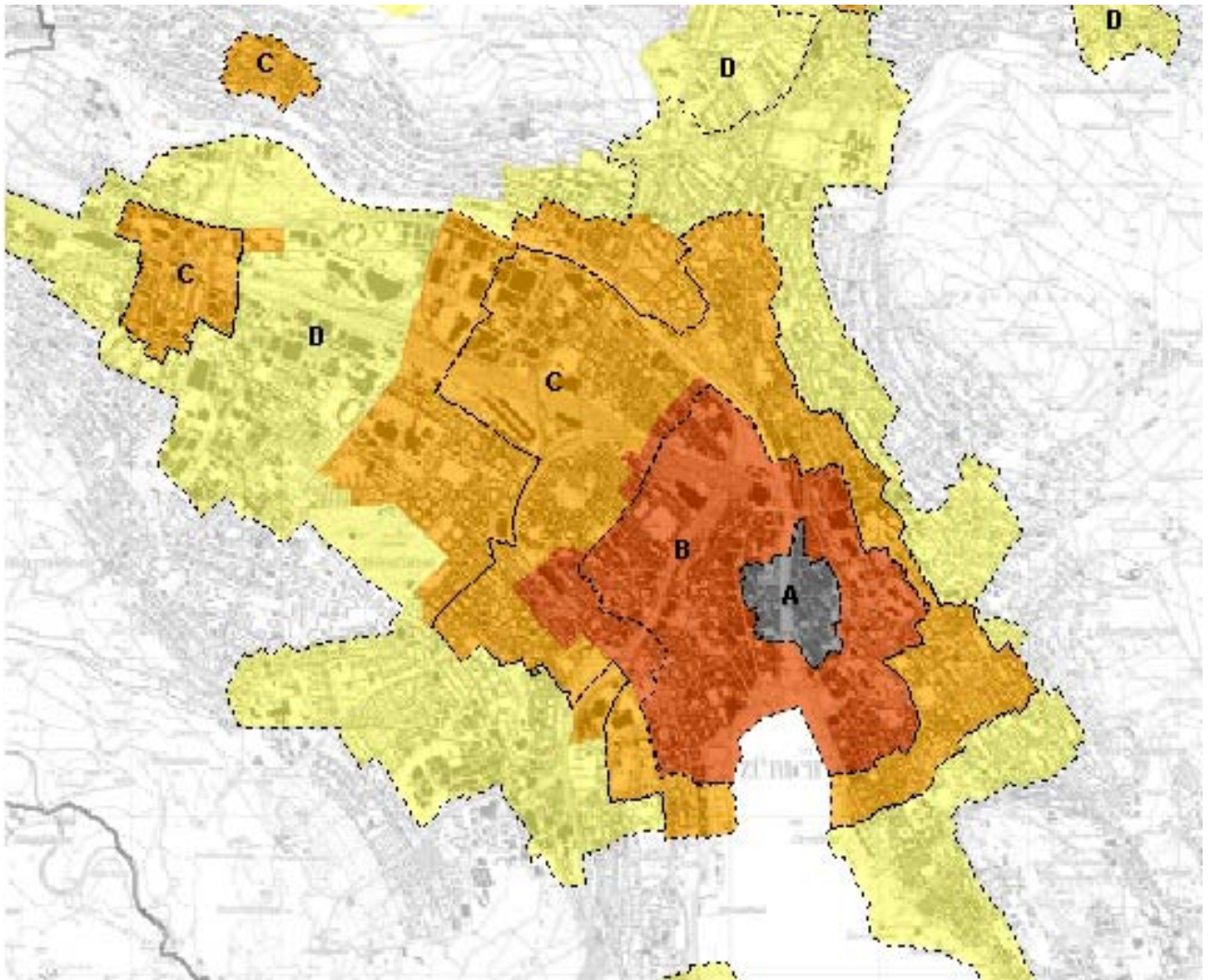
Teilrevision Parkplatzverordnung – Synoptische Gegenüberstellung

Art. 18 Rückforderungen	
Wer als Grundeigentümerin oder als Grundeigentümer die durch die Ersatzabgabe abgelösten minimal erforderlichen Abstellplätze später vollzählig oder teilweise beschafft, kann die seinerzeit geleistete Ersatzabgabe innert 10 Jahren nach rechtskräftiger Festsetzung anteilmässig ohne Zins zurückfordern.	
VI. Ersatzabgabefonds und Parkraumplanung	
Art. 19 Äufnung	
Der Ersatzabgabefonds wird geäufnet durch	
a) die Ersatzabgaben,	
b) allfällige Betriebsüberschüsse der ganz oder teilweise mit Fondsmitteln erstellten Anlagen für Abstellplätze oder anteilmässiger Beteiligung daran.	
Art. 20 Zweckbindung, Verwendung und Verwaltung	
¹ Über die Verwendung der Fondsmittel im Sinne von § 247 PBG entscheidet der Stadtrat, der Gemeinderat oder die Gemeinde im Rahmen ihrer in der Gemeindeordnung geregelten Zuständigkeit.	
² Der Fonds wird vom Finanzdepartement verwaltet. Die Anträge auf Verwendung der Fondsmittel stellt die Vorsteherin oder der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements gestützt auf den Parkraumplan. Bei Verwendung der Fondsmittel zugunsten des öffentlichen Verkehrs wird Antrag im Einvernehmen mit der Vorsteherin oder dem Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe gestellt.	
Art. 21 Parkraumplan	
¹ Dem Stadtrat obliegen Festsetzung und laufende Nachführung eines Parkraumplans. Dieser bezeichnet Lage, Grösse und vorgesehenen Realisierungszeitpunkt öffentlich zugänglicher Parkieranlagen sowie die dem	

Teilrevision Parkplatzverordnung – Synoptische Gegenüberstellung

Ausbau des öffentlichen Verkehrs dienenden Massnahmen zu Lasten des Ersatzabgabefonds.	
² Der Plan gibt zudem Auskunft über Lage, Grösse und vorgesehenen Realisierungszeitpunkt von Gemeinschaftsanlagen.	
VII. Schlussbestimmungen	
Art. 22 Übergangsbestimmungen	Art. 22 Übergangsbestimmungen
¹ Die zur Zeit der Inkraftsetzung dieser Verordnung noch nicht von der zuständigen Baubehörde erledigten Baugesuche unterliegen den neuen Vorschriften.	¹ Die zur Zeit der Inkraftsetzung dieser Verordnung der Änderungen vom [Datum des GR Beschlusses] noch nicht von der zuständigen Baubehörde noch nicht erledigten Baugesuche unterliegen den neuen Vorschriften.
² Ergibt sich aufgrund neuer Vorschriften eine Reduktion der mit der baurechtlichen Bewilligung festgesetzten Zahl von minimal erforderlichen Abstellplätzen und ist die Beteiligungspflicht an einer Gemeinschaftsanlage oder die Höhe der Ersatzabgabe noch nicht rechtskräftig festgesetzt, so ist diese Reduktion von der zuständigen Baubehörde wiedererwägungsweise zu verfügen.	
Art. 23 Inkraftsetzung	
¹ Diese Verordnung tritt nach der Genehmigung durch den Regierungsrat ¹⁾ am Tage nach deren Veröffentlichung im städtischen und im kantonalen Amtsblatt in Kraft. ²⁾	
² Die Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung), Gemeinderatsbeschluss vom 8. Januar 1986 mit Änderungen vom 20. Dezember 1989 ³⁾ , wird damit aufgehoben.	
¹⁾ Genehmigt vom Regierungsrat am 22. Oktober 1997	
²⁾ 31. Januar 1998 (veröffentlicht am 30. Januar 1998)	
³⁾ AS 41, 200	

KIB/WIE 15.1.2008



Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen Teilrevision der städtischen Parkplatzrevision

Dezember 2007

Beilage 4

Inhalt

1.	Einleitung.....	1
2.	Grundsätzliche Einwendungen.....	1
3.	Einwendungen zu einzelnen Artikeln.....	3
	Art. 4 rev. PPV Normalbedarf	3
	Art. 5 rev. PPV Minimal erforderliche und maximal zulässige Parkplatzzahl...4	
	Art. 8 rev. PPV Besondere Bestimmungen	5
	Art. 8a rev. PPV Abstellplätze für leichte Zweiräder	6
	Art. 8b rev. PPV, Abstellplätze für Motorräder und Roller.....	7
	Art. 11a bis 11d rev. PPV Fahrtenmodell.....	9
	Art. 12 bis 18 rev. PPV Gemeinschaftsanlagen, Ersatzabgaben.....	11

1. Einleitung

Die Vorlage des Stadtrates vom 18. April 2007 für die Teilrevision der städtischen Parkplatzverordnung (PPV) wurde vom 9. Mai bis zum 9. Juli 2007 zur öffentlichen Einsicht- und Stellungnahme im Sinne von § 7 Abs. 2 PBG aufgelegt. Gleichzeitig hat die Anhörung bei den Nachbargemeinden (§ 7 Abs. 1 PBG) und die Vorprüfung bei der Baudirektion des Kantons Zürich stattgefunden.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage sind insgesamt 148 Stellungnahmen eingegangen. Davon vereinigen sich 81 bzw. 38 auf 2 Sammelstimmungen mit je identischem Wortlaut. Die vorgebrachten Einwendungen wurden geprüft und können teilweise oder ganz berücksichtigt werden, indem die entsprechenden Bestimmungen angepasst werden. So sollen beispielsweise die heute geltenden Berechnungsansätze für den Normalbedarf in Bezug auf Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen beibehalten und nicht wie vorgesehen vereinheitlicht werden.

Der Bericht nimmt im Folgenden im Sinne von § 7 Abs. 3 PBG zu den nicht berücksichtigten Einwendungen gesamthaft Stellung, wobei die einzelnen Einwendungen thematisch zusammengefasst werden. Der Bericht wird zusammen mit der Festsetzung der überarbeiteten Vorlage durch den Stadtrat zuhanden des Gemeinderates verabschiedet.

2. Grundsätzliche Einwendungen

Einwendung 0.1

Mehrere Einwendungen beziehen sich auf den Zeitpunkt der Teilrevision. Dieser wird als zu früh erachtet, weil zurzeit eine Abstimmung auf die geplante Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) nicht möglich sei. Dadurch, so wird argumentiert, könnten Widersprüche zum übergeordneten kantonalen Recht entstehen, die möglicherweise bereits kurze Zeit nach Inkrafttreten der Teilrevision eine erneute Anpassung der städtischen PPV nötig machen könnten. Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die zeitliche und inhaltliche Koordination der Teilrevision der städtischen PPV mit der Revision des kantonalen PBG und der Erarbeitung einer kantonalen Parkplatzverordnung wurde von Beginn der Abklärungen an angestrebt. Da die Revision des PBG wie auch die Erarbeitung einer kantonalen Parkplatzverordnung 2006 scheiterten, war diese Koordination nicht mehr möglich. Die bereits weit fortgeschrittenen Arbeiten an der Teilrevision der städtischen PPV wurden weitergeführt und zum Abschluss gebracht. Inhaltlich beschränkt sich die Vorlage auf Anpassungen aufgrund aktueller Verkehrsdaten und geänderter Bedürfnisse sowie die Nachführung und Präzisierung der Praxis. Diese Anpassungen sind notwendig und sollen nicht aufgeschoben werden. Die neuen Elemente (Abweichung für autoarme Nutzungen und Fahrtenmodell) entsprechen einem ausgewiesenen Bedürfnis und können in der vorgesehenen Ausgestaltung gestützt auf das geltende PBG ohne dessen Revision eingeführt werden. Aus der Vorprüfung der Teilrevisionsvorlage durch den Kanton ergibt sich zudem, dass keine grundsätzlichen Widersprüche zwischen der Teilrevisionsvorlage und den aktuellen kantonalen Vorstellungen auszumachen sind. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass völlig offen ist, wann die im März 2007 in Angriff genommene Teilrevision des PBG im Bereich Parkierungsregelungen und publikumsintensive Einrichtungen zu einem erfolgreichen Abschluss kommen wird.

Einwendung 0.2

Mehrere Einwendungen kritisieren die Zunahme um 8 Artikel, was einem Drittel des Gesamtumfangs der Verordnung entspreche. Ebenso werden die Formulierungen als schwer verständlich bezeichnet und es wird generell eine Überreglementierung im Bereich der Parkierung ausgemacht.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die Teilrevision beinhaltet einerseits die Integration bestehender und bereits seit längerem in der Praxis angewandter und bewährter Richtlinien (Veloabstellplätze) und Normen (Parkplätze für Behindertenfahrzeuge). Andererseits enthält sie Präzisierungen, z.B. bezüglich Betriebsfahrzeugen, die sich aufgrund der gemachten Erfahrungen in den letzten Jahren als notwendig erweisen. Zudem ermöglicht die Teilrevision einen flexibleren Umgang mit Parkplätzen (autoarme Nutzungen, Fahrtenmodell), was einem immer breiteren Bedürfnis entspricht. Die Anzahl Bestimmungen wurde auf das Notwendige beschränkt. Die Formulierungen sind kurz und verständlich gehalten. Von einer Überreglementierung kann daher nicht die Rede sein.

Einwendung 0.3

Verschiedene Einwendungen gehen von einer fehlenden Übereinstimmung mit dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept aus. Dieses fordert den „wesensgerechten Verkehrsmiteinsatz“. Die Einwendenden fordern, dass das Auto auch in Zukunft und auch in der Stadt als wesensgerecht zu betrachten sei. Implizit wird dabei unterstellt, die Teilrevision beinhalte eine generelle Verschärfung der Parkplatzbestimmungen und führe zu einer Reduktion des Parkplatz-Angebotes.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Eine generelle Reduktion des Parkplatz-Angebotes wird nicht angestrebt. Eine Reduktion der Parkplatz-Ansätze ist nur dort vorgesehen, wo die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sich verbessert hat oder innert absehbarer Zeit verbessert wird sowie in den äusseren Wohngebieten, wo die bisherigen Ansätze zu überhöhten Parkplatz-Angeboten geführt haben. Vor dem Hintergrund der prognostizierten Zunahme bei der Wohn- und Arbeitsbevölkerung ist aber auch mit den revidierten Ansätzen weiterhin von eher zunehmenden Parkplatzzahlen auszugehen. Um das von einigen Einwendungen unterstellte Ziel der Reduktion der Anzahl Parkplätze in der Stadt Zürich erreichen zu können, müsste die Teilrevision wesentlich restriktivere Elemente enthalten.

Das kantonale Gesamtverkehrskonzept geht gerade für dicht besiedelte Gebiete, also z.B. die Stadt Zürich, vom Vorrang des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs vor dem motorisierten Individualverkehr aus. Die im Vergleich mit dem Umland eher restriktiven Ansätze der gültigen PPV wie auch der Teilrevisions-Vorlage stimmen mit der Stossrichtung des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts in hohem Masse überein.

Einwendung 0.4

Eine Einwendung bezeichnet die Teilrevisions-Vorlage als zwar in die richtige Richtung weisend, aber mutlos. Vor dem Hintergrund übermässiger Luftschadstoff- und Lärmbelastungen und der sehr guten Erschliessungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln sei es unverständlich, dass sich die PPV weiterhin an einer automobilen Gesellschaft orientiere und die autoarme Realität vieler Haushalte nicht zur Kenntnis nehme. Mit dieser Teilrevisions-Vorlage würden in den nächsten 20 Jahren im Zuge der Sanierung vieler Wohnsiedlungen tausende von neuen Parkplätzen pflichtmässig zu erstellen sein. In diesem Zusammenhang sei zu prüfen, ob nicht ein Teil der öffentlichen Strassenparkplätze (Blaue Zone) aufgehoben werden könne.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die Teilrevisions-Vorlage beinhaltet gerade bei der Nutzung ‚Wohnen‘ massvoll reduzierte Parkplatz-Ansätze, indem der Normalbedarf um knapp 20% reduziert wird und das zulässige Maximum im ‚Übrigen Gebiet‘ von 130% des Normalbedarfs auf 115% und das Minimum von 80% des Normalbedarfs auf 70% gesenkt wird. Zudem werden die Reduktionsgebiete erweitert. Diese Anpassungen basieren auf der Erkenntnis, dass 44% der Haushalte (Mikrozensus 2005) über kein eigenes Auto verfügen und dass in den äusseren Wohngebieten z.T. Überangebote an Parkplätzen geschaffen worden sind. Zudem wird mit der Einführung von Art. 8 Abs. 5 rev. PPV eine Grundlage für die teilweise oder vollständige Befreiung von der Nachweispflicht für autoarme Nutzungen geschaffen. Öffentliche Strassenparkplätze sind nicht Gegenstand der PPV. Diesbezüglich kann lediglich darauf hingewiesen werden, dass nach geltender Praxis in Neubauquartieren keine öffentlichen Strassenparkplätze (Blaue Zone) geschaffen werden. Erfahrungsgemäss stösst aber die Aufhebung bestehender öffentlicher Strassenparkplätze auf grossen Widerstand.

3. Einwendungen zu einzelnen Artikeln

Art. 4 rev. PPV Normalbedarf***Einwendung 4.1***

Verschiedene Einwendungen kritisieren die Reduktion des Parkplatzansatzes bei Wohnnutzungen (1PP/120m² anstatt 1PP/100m²). Wohnungen seien besser vermietbar wenn reichlich Parkplätze zur Verfügung stünden, in der Agglomeration sei das Parkplatzangebot heute schon grosszügiger. Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Der Wohnflächenbedarf pro Person nimmt seit vielen Jahren zu. Da sich der Parkplatz-Ansatz auf die Geschossfläche bezieht, erhöht sich mit dieser Entwicklung das Parkplatzangebot je Person. Diese schleichende Erhöhung führt zu einem Überangebot an dem Wohnen zugeordneten Parkplätzen v.a. in den äusseren Gebieten der Stadt. Dies äussert sich nachgewiesenermassen in Leerständen und Preisen für Parkplätze, die weit unter deren Anlage- und Unterhaltskosten liegen. Die vorgeschlagene Reduktion des Normalbedarfs ist massvoll und berücksichtigt die Tatsache, dass 44% der Haushalte in der Stadt Zürich über kein eigenes Auto verfügen.

Einwendung 4.2

Eine Einwendung beantragt die Vereinheitlichung der Ansätze bei der Nutzung ‚Verkauf‘ analog wie sie bei der Nutzung ‚Dienstleistung‘ vorgesehen war. Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Der an sich wünschbaren Vereinheitlichung der Parkplatz-Ansätze stehen folgende Gründe entgegen: Der spezifische Parkplatzbedarf bei Verkaufsgeschäften ist grössenabhängig, dies zeigen verschiedene Untersuchungen. Kleine Geschäfte weisen durchschnittlich höhere Kundenfrequenzen bezogen auf eine bestimmte Fläche als grössere auf. Die Aufgabe der Differenzierung nach der Grösse zöge zudem die Frage nach sich, wo der neue Einheits-Ansatz anzusiedeln wäre: beim heutigen Wert für grössere Betriebseinheiten? Dies würde für kleinere Verkaufsgeschäfte empfindlich viel weniger Parkplätze ergeben. Umgekehrt würde die Festlegung eines höheren Wertes zu einem unerwünschten Zuwachs an Parkplätzen im Bereich der grösseren Verkaufsgeschäfte führen. Das Echo auf die vorgeschlagene Vereinheitlichung des Parkplatz-Ansatzes bei der Nutzung ‚Dienstleistung‘ zeigt die Problematik einer Vereinheitlichung eindrücklich.

Einwendung 4.3

Eine Einwendung hinterfragt die Verschiebung der Nutzung ‚Fabrikations- und Lagerräume‘ in die Richtwerte für ‚Spezielle Nutzungen‘ gemäss Parkplatzverordnung Normalbedarf. Verschiedene Einwendungen lehnen die Regelung spezieller Nutzungen in separaten Richtwerten ab, da sie nicht einsehbar seien und deren Werte von der Verwaltung festgelegt würden. Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Da die Nutzung ‚Fabrikations- und Lagerräume‘ bei Um- und Neubauten selten geworden ist, wird sie unverändert in die Richtwerte für ‚Spezielle Nutzungen‘ übertragen. Bei der Berechnung der Parkplatzzahl für Fabrikations- und Lagerräume ergibt sich somit keine Änderung. Die Richtwerte für ‚Spezielle Nutzungen‘ sind unter Beizug der einschlägigen VSS-Norm erarbeitet worden, um bei nicht alltäglichen Nutzungen, die nicht in der Parkplatzverordnung geregelt sind, eine einheitliche Bewilligungspraxis zu gewährleisten. Sie wurden letztmals am 3. April 2007 von der Bausektion angepasst. Sie beinhalten die Berechnungsansätze für Nutzungen wie Hotels, Theater, Sport- und Bildungsstätten, Alters- und Gesundheitseinrichtungen oder Kultusanlagen. Deren Festlegung im Rahmen der Parkplatzverordnung würde diese übermässig aufblähen. Umgekehrt würde der Verzicht auf diese Richtwerte für ‚Spezielle Nutzungen‘ bedeuten, eine einheitliche Bewilligungspraxis und deren Nachvollziehbarkeit unnötig zu erschweren. Die Festlegung im Sinne einer Praxisrichtlinie hat zudem den Vorteil, dass neue spezielle Nutzungen ohne langwieriges Gesetzgebungsverfahren auf einfache Weise in die Praxisrichtlinie aufgenommen und bei Bedarf angepasst werden können. Die Richtwertliste ist neu im Internet einsehbar und hat sich bisher bewährt.

Art. 5 rev. PPV Minimal erforderliche und maximal zulässige Parkplatzzahl

Einwendung 5.1

Zwei Einwendungen kritisieren die Umkehrung des Grundsatzes betreffend Einhaltung der Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung (LRV) und die damit verknüpfte Beschränkung der maximal zulässigen Parkplätze. Da die Reduktionsgebiete erweitert worden seien, dürften die Maximalwerte nicht auch noch gesenkt werden. Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die Grenzwerte der LRV können entgegen den in den neunziger Jahren erstellten Prognosen in der Stadt Zürich bis auf weiteres nicht eingehalten werden. Aufgrund dieser Neueinschätzung der Situation gelten grundsätzlich die reduzierten Maximalwerte. Nur wenn die Grenzwerte der LRV eingehalten sind, kommen die höheren Maximalwerte zur Anwendung. Die Umkehrung des Grundsatzes hat keine Auswirkungen in der Anwendung. Auch heute kommen gestützt auf die geltende PPV bereits die reduzierten Maximalwerte zur Anwendung, da die Grenzwerte überschritten sind (Art. 5 Abs. 2 PPV96). Es geht lediglich darum, den Regelfall als Grundsatz und darum zuerst und nicht als Ausnahme zu regeln. Für das ‚Übrige Gebiet‘ werden die Maximalwerte bei überschrittenen Grenzwerten gemäss LRV mit der Teilrevision von 130% auf 115% gesenkt. Diese Änderung ist lufthygienisch begründet, besteht doch im ‚Übrigen Gebiet‘ nach wie vor ein erhebliches Potenzial an zusätzlichen Wohn-Nutzungen mit den entsprechenden Parkplatzangeboten. Aufgrund des nachweislich bestehenden Parkplatz-Überangebots gerade in diesen Gebieten ist die leichte Reduktion der maximal zulässigen Zahl an Abstellplätzen angemessen und vertretbar.

Art. 8 rev. PPV Besondere Bestimmungen

Einwendung 9.1

Verschiedene Einwendungen bemängeln allgemein den grossen Ermessensspielraum der Behörden, der sich durch Art. 8 rev. PPV ergebe und bringen ihre Befürchtung zum Ausdruck, dass damit der Behördenwillkür Tür und Tor geöffnet werde. Die in Absatz 3 aufgeführten Gründe für Abweichungen könnten sowohl zu weniger wie auch zu zusätzlichen Parkplätzen führen. Mehrere Einwendungen beziehen sich auf den unveränderten Absatz 2 und stellen die Frage nach den Voraussetzungen für dessen Anwendung. Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die bemängelten Bestimmungen sind nicht Gegenstand der Revisions-Vorlage. Es handelt sich dabei um geltendes Recht, das sich in der Praxis bewährt hat. Absatz 2 beinhaltet die Erlaubnis, für die Nutzweise Wohnen die Zahl der insgesamt zulässigen Abstellplätze bis auf 0.9 pro Wohnung einschliesslich Besucherparkplätzen zu erhöhen. Er gilt generell und ohne besonderen Bedarfsnachweis, jedoch mit Einschränkung für das Gebiet A (Altstadt), indem dort Abstellplätze ausser in Gemeinschaftsparkieranlagen gemäss § 245 PBG nur für einen ausgewiesenen, besonderen Eigenbedarf (z.B. Notfallfahrzeuge für die Ärzteschaft) und für den Güterumschlag erstellt werden dürfen (Art. 7 rev. PPV).

Absatz 3 ist bewusst offen gehalten und erlaubt es der Baubehörde, in begründeten (nicht abschliessend geordneten) Einzelfällen den konkreten Gegebenheiten Rechnung zu tragen und Abweichungen von der nach Art. 4 bis 7 rev. PPV ermittelten Abstellplatzzahl zu bewilligen oder anzuordnen. Derartige Abweichungen sind im baurechtlichen Entscheid zu begründen, was zur gebotenen Transparenz und Nachvollziehbarkeit beiträgt.

Einwendung 9.2

Verschiedene Einwendungen bringen die Befürchtung zum Ausdruck, mit der präzisierten Neufassung würde der Begriff ‚Betriebsfahrzeug‘ zu stark eingeschränkt. So gehen Einwendungen davon aus, dass z.B. Lieferwagen nicht mehr als Betriebsfahrzeuge gelten würden. Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die präzisierte Neufassung soll den Begriff ‚Betriebsfahrzeug‘ klarer definieren. Es geht nicht darum, Abstellplätze für Betriebsfahrzeuge restriktiver sondern aufgrund klarerer Kriterien bewilligen zu können. Ziel ist also eine einheitlichere Bewilligungspraxis. Dies bedeutet u.a., dass Lieferwagen wie bisher als Betriebsfahrzeuge gelten. Aus gesetzessystematischen Gründen - alle Abweichungen in einem Artikel - wird die ursprünglich als Art. 10 separat vorgesehene Bestimmung entsprechend der geltenden Ordnung wieder in den bestehenden Artikel 8 rev. PPV integriert (Absatz 1).

Einwendung 9.3

Verschiedene Einwendungen beziehen sich auf den neuen Passus betreffend Abweichungen für autoarme Nutzungen (Abs. 5). Es werden eine ganze Reihe von Gründen dagegen aufgeführt: Es fehle die Rechtsgrundlage, die vorgesehene Ausgestaltung sei aufwändig (Mobilitätskonzept/Controlling) und stelle an die Eigentümerschaft zu hohe Anforderungen (die Eigentümerschaft als Mobilitätsmanagerin). Es wird auf eine Studie verwiesen, derzufolge Genossenschaften grosse Bedenken gegen die Erstellung von autofreien Siedlung hätten. Eine Einwendung verlangt eine gute Erreichbarkeit der Überbauung mit öffentlichen Verkehrsmitteln als Voraussetzung. Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die vorgesehene Abweichung für autoarme Nutzungen ist das Resultat der in den vergangenen Jahren immer häufiger erhobenen Forderung von Bauträgern, den Minimalbedarf an Parkplätzen unterschreiten zu dürfen. Diese Forderung entspricht einem ausgewiesenen Bedürfnis, gerade auch von gemeinnützigen Wohnbauträgern, das im Laufe der letzten 2 Jahre stetig zugenommen hat. Schliesslich hat der Gemeinderat im Oktober 2006 die Motion von B. Girod/E. Danner betreffend Parkplatzverordnung, Grundeigentum mit autofreier Nutzung an den Stadtrat überwiesen (GR Nr. 2006/255). Diese verlangt das Zulassen von autofreien Nutzungen, also das Abweichen von der Mindestanzahl an Parkplätzen gemäss PPV gegen unten unter bestimmten Bedingungen. Dieser verbindliche Auftrag ist mit der vorliegenden Formulierung so umgesetzt worden, dass für alle auf Dauer angelegten autoarmen Nutzungen auf Antrag und entsprechenden Nachweis hin die Unterschreitung des Pflichtbedarfs gewährt werden kann. Die Inanspruchnahme der Abweichung basiert auf Freiwilligkeit. Klare Auflagen und Bedingungen sowie die Rückfallposition im Falle des Nichteinhaltens der Vorgaben erleichtern die Handhabung. Die Inanspruchnahme ist mit einem gewissen Aufwand für die Grundeigentümer und auch für die Verwaltung (für die Überprüfung) verbunden. Es ist nach heutigem Erkenntnisstand jedoch davon auszugehen, dass vorderhand nicht sehr viele Bauträger von der neuen Möglichkeit Gebrauch machen werden und sich darunter vorwiegend solche befinden dürften, die grössere Überbauungen realisieren bzw. sanieren möchten. Gerade Genossenschaften haben ihr grosses Interesse an der neuen Möglichkeit angemeldet, da sie befürchten müssen, im Zuge der vielen anstehenden Sanierungen und Neuüberbauungen zum bereits bestehenden Parkplatz-Überangebot weitere überzählige Parkplätze pflichtmässig erstellen zu müssen.

Gemäss der Einschätzung des Stadtrats und der Stellungnahme der Baudirektion im Rahmen der Vorprüfung der Teilrevisions-Vorlage ist die gesetzliche Grundlage ausreichend für die Zulassung autoarmer Nutzungen im Sinne von Art. 8 Abs. 5 rev. PPV. Die Stadt ist direkt gestützt auf § 242 Abs. 1 PBG berechtigt (und verpflichtet), die PP-Zahl nach dem Bedarf unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, des öV-Angebots sowie nach der Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks für Bewohner, Beschäftigte und Besucher festzulegen. Autoarme Nutzungen sind - entsprechende Nachweise vorausgesetzt - spezielle Nutzweisen, bei welchen der PP-Bedarf per definitionem geringer ausfällt. Eine dementsprechende Befreiung von der Parkplatzpflicht steht daher im Einklang mit dem PBG.

Die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der Stadt Zürich weist heute flächendeckend eine gute bis sehr gute Qualität auf (Haltestellennähe, Kursangebote, Vernetzung; vgl. dazu auch die kantonale Angebotsverordnung vom 14. 12. 1988).

Art. 8a rev. PPV Abstellplätze für leichte Zweiräder***Einwendung 10.1***

Verschiedene Einwendungen halten die Regelung der Abstellplätze für leichte Zweiräder für unnötig und als ein typisches Beispiel für die mit der Teilrevision einhergehende Überreglementierung. Der Markt solle in diesem Bereich spielen. Zudem sei unklar, was unter leichten Zweirädern zu verstehen sei.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Der neu vorgesehene Artikel 8a verankert die für leichte Zweiräder geltende Praxis, indem bisher angewandte Richtlinien gemäss dem ‚Merkblatt für die Erstellung von Abstellplätzen für leichte Zweiräder‘ vom 23. 3. 1998 in der PPV festgelegt werden. Die nutzungsspezifischen Minimal-Ansätze gemäss Artikel 8a rev. PPV beruhen auf breiten Erfahrungen und dienen den Planenden und Bauenden als wertvolle Orientierungshilfe bei der Konzipierung und Planung.

Unter ‚leichten Zweirädern‘ werden Velos und Mofas verstanden. Der Begriff ist damit klar definiert und entspricht im Übrigen auch der Definition im Normenwerk des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS.

Einwendung 10.2

Mehrere Einwendungen bemängeln die Formulierung der Abweichungen (Art. 8a Abs. 4 rev. PPV), sie sei inkonsistent bzw. lasse zu viel offen. Befürchtet wird in einer Einwendung, mit der vorgesehenen Formulierung würden die Minimal-Ansätze gemäss Art. 8a Abs. 1 bis 3 rev. PPV zu wenig verbindlich umgesetzt, d.h. Abweichungen nach unten zugelassen. Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die Abweichungen für leichte Zweiräder sind analog der Bestimmung betreffend Abstellplätze für Motorfahrzeuge formuliert (Art. 8 Abs. 3 rev. PPV). Die Gründe für die Beibehaltung der vorgesehenen Formulierung entsprechen der Argumentation zur Einwendung 9.1. Die Formulierung von Art. 8a Abs. 4 rev. PPV ist konsistent, da auch Gründe denkbar sind, um die Minimal-Ansätze zu unterschreiten (z.B. Natur- und Heimatschutz). Die Abweichungs-Klausel soll aber keinesfalls zu einer Unterminierung der Minimal-Ansätze führen. Darum sollen allfällige Abweichungen im baurechtlichen Entscheid präzise begründet werden.

Einwendung 10.3

Eine Einwendung verlangt die Erhöhung des Abstellplatz-Ansatzes für leichte Zweiräder bei der Nutzung Dienstleistung/Gewerbe von 1 Abstellplatz pro 400 m² auf ein mit der Autoabstellplatzzahl vergleichbares Niveau (1 PP/210 m² bzw. 1 PP/120 m²) sowie die Differenzierung zwischen Abstellplätzen für Angestellte und solchen für Besucher. Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Begründung:

Der Ansatz gemäss dem ‚Merkblatt für die Erstellung von Abstellplätzen für leichte Zweiräder‘ liegt für Dienstleistung/Gewerbe bei 1 Abstellplatz pro 250 bzw. pro 500 m² Geschossfläche. Es wird neu ein Wert von 1 PP/300 m² festgelegt (statt 1 PP/400m²). Zu berücksichtigen ist, dass es sich bei den angeführten Ansätzen um Minimalwerte handelt und nicht um den Normalbedarf gemäss Art. 4 rev. PPV, aus welchem sich dann die minimal erforderliche und maximal mögliche Abstellplatzzahl für Motorfahrzeuge ableitet (Art. 5 rev. PPV). Art. 8a Abs. 3 rev. PPV definiert je nach Nutzungsart einen bestimmten Anteil an Abstellplätzen, der für Besuchende oder Kundschaft vorzusehen ist. Für die Nutzung ‚Dienstleistung und Gewerbe‘ liegt dieser bei 50%.

Art. 8b rev. PPV, Abstellplätze für Motorräder und Roller

Einwendung 11.1

Verschiedene Einwendungen erachten die Regelung betreffend die Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen für Motorräder und Roller als unnötig. Zudem wird befürchtet, dass die neu zu erstellenden Motorrad-Abstellplätze zulasten der Auto-Parkplätze gehen könnten. Einige Einwendungen orten im Umstand, dass nur ein Minimum aber keine Begrenzung nach oben vorgesehen ist, eine Inkonsequenz, da es doch um die Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs gehe. Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die Zahl der Motorräder und Roller in der Stadt Zürich hat in den letzten Jahren laufend zugenommen und liegt heute bei 10% des gesamten Motorfahrzeugbestands. Entsprechend hat

auch die Zahl der im Trottoirbereich widerrechtlich abgestellten Motorräder und Roller zugenommen. Der bis anhin tolerante Umgang mit auf dem Trottoir parkierten Motorrädern und Rollern wird angesichts dieser Entwicklung problematisch. Der neue Art. 8b rev. PPV ist eine Ausführungsvorschrift zur Bestimmung des PBG, wonach Fahrzeugabstellplätze auf privaten Grundstücken zu schaffen sind. Auch Motorräder und Roller sind grundsätzlich auf Privatgrund zu parkieren. Der nachzuweisende Minimalbedarf an Motorrad-Abstellplätzen orientiert sich rein rechnerisch am erforderlichen Minimum an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge: Er beträgt 10% davon. Die Zahl der minimal nötigen und maximal zulässigen Autoabstellplätze für Motorfahrzeuge wird dadurch nicht tangiert. Im Gegensatz zur Anzahl Autos verursacht die Zahl der Motorräder und Roller (noch) keine Kapazitätsprobleme auf dem Zürcher Strassennetz. Darum ist bis auf weiteres auch keine Begrenzung der Zahl der Abstellplätze für Motorräder und Roller nötig und vorgesehen.

Art. 9 rev. PPV Lage und Art. 10 rev. PPV Gestaltung

Einwendung 12.1

Eine Einwendung verlangt eine Präzisierung bezüglich Lage und Gestaltung der Abstellplätze für leichte Zweiräder.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Einerseits deckt Art. 9 Abs. 3 rev. PPV die Anforderungen auch an Veloabstellplätze hinsichtlich der Lage ab; weil sich diese Bestimmung auf alle Abstellplätze bezieht. Andererseits wird mit dem Verweis auf die einschlägigen VSS-Normen in Art. 9 Abs. 4 rev. PPV bezüglich Abstellplätzen für leichte Zweiräder auf SN 640 066 ‚Leichter Zweiradverkehr, Abstellanlagen, Geometrie und Ausstattung‘ verwiesen, welche die geforderten Angaben zur Gestaltung und Ausstattung enthält.

Art. 11 rev. PPV Gebrauch

Einwendung 14.1

Verschiedene Einwendungen kritisieren die Ausdehnung des bestimmungsgemässen Gebrauchs auf alle Abstellplätze. Konkret wird die Einschränkung der Abgabe an Dritte im Sinne von Absatz 2 moniert. Es wird diesbezüglich etwa vorgebracht, dass Liegenschaftensbesitzer durch diese Einschränkung die finanziellen Verluste durch überzählige Parkplätze inskünftig noch weniger decken können. Als unpraktikabel und unakzeptabel wird der gemäss Absatz 3 geforderte Grundbucheintrag bei den beteiligten Parzellen bezeichnet.

Die Einwendung wird insofern teilweise berücksichtigt, als dass in Bezug auf die Grundbuchanmerkung eine Anpassung vorgenommen wird.

Begründung:

Der bestimmungsgemässe Gebrauch von Parkplätzen ergibt sich direkt aus dem PBG. Bei der Anpassung handelt es sich daher um eine Präzisierung in den kommunalen Ausführungsvorschriften zum übergeordneten kantonalen Recht. Die PPV hat neben den raumplanerischen auch umweltrechtliche Vorgaben umzusetzen. Die Berechnung und Bewilligung von Abstellplätzen stellt auf konkrete Nutzungen ab, die Abstellplätze induzieren nutzungsspezifisch unterschiedlich viele Fahrten und Emissionen. Weicht die konkrete Nutzung der Abstellplätze später erheblich von der bewilligten ab, ist dies nicht im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung.

Von diesem Grundsatz soll nur unter den Voraussetzungen gemäss Art. 11 Absatz 2 rev. PPV abgewichen werden dürfen, d.h. eine Abgabe von Parkplätzen - für eine andere als die bewilligte Nutzung - ist nur zum Zwecke der Abdeckung des Pflichtbedarfes bzw. des zulässigen Bedarfs auf einem Drittgrundstück zulässig, soweit es am Bedarf für die Benutzerinnen und Benutzer des Grundstückes, von dem die Parkplätze abgegeben werden, nachweislich fehlt. Diese Bestimmung

hat eine gewisse Einschränkung des privatrechtlichen Handels mit Parkplätzen zur Folge. Es ist jedoch weder beabsichtigt noch möglich, diesen Handel zu kontrollieren solange er im kleinen Rahmen stattfindet. Bei erheblichen bau- und umweltrechtlichen Missständen allerdings soll mit dieser klaren Grundlage der rechtswidrige Gebrauch unterbunden werden können.

Was die für Pflichtparkplätze auf Drittgrundstücken geforderte Grundbuchanmerkung gemäss Art. 11 Absatz 3 rev. PPV betrifft, ist anzufügen, dass nach dem Wortlaut der geltenden Parkplatzverordnung die Anzahl der Pflichtparkplätze als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung auf jedem Grundstück angemerkt werden muss (Art. 11 Abs. 3 PPV96). In der Praxis hat diese Bestimmung mangels Umsetzbarkeit und Notwendigkeit allerdings keine Anwendung gefunden. Im Falle des Nachweises von Pflichtabstellplätzen auf Drittgrundstücken ist eine entsprechende Sicherung unumgänglich und hat sich in der Praxis auch bewährt. Die Bestimmung soll daher explizit auf die Pflichtparkplätze beschränkt werden.

Einwendung 14.2

Eine Einwendung verlangt, dass sich der bestimmungsgemässe Gebrauch der Abstellplätze explizit auch auf die Abstellplätze für leichte Zweiräder bezieht. Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die Formulierung im Art. 11 Abs. 1 rev. PPV ‚Abstellplätze sind bestimmungsgemäss zu nutzen‘ bezieht sich auf alle Abstellplätze, also auch auf Abstellplätze für leichte Zweiräder, solche für Motorräder und Roller wie auch auf Auto-Abstellplätze. Die geforderte Ergänzung ist deshalb nicht erforderlich.

Art. 11a bis 11d rev. PPV Fahrtenmodell

Einwendung 15.1

Verschiedene Einwendungen kritisieren die Regelung von Fahrtenmodellen auf Verordnungsstufe. Einerseits fehle die gesetzliche Grundlage, andererseits sei das Instrument nicht ausgereift; dessen Umsetzung sei unklar und insbesondere sei der administrative Aufwand zur Kontrolle der Einhaltung der beschlossenen Fahrtenzahl zu hoch. Zudem wird befürchtet, dass Fahrtenmodelle auf schleichendem Weg zu einem Standard würden, an dem sich alle zu orientieren hätten, obwohl der Teilrevisions-Entwurf von der Freiwilligkeit ausgehe. Schliesslich wird auf der raumplanerischen Ebene der Einwand erhoben, die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr habe mittels Nutzungs- und Dichtebeschränkungen zu erfolgen, das Fahrtenmodell sei ein dafür untaugliches Instrument. Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Das Verwaltungsgericht hat im Entscheid zum Stadion Hardturm vom 5. Juli 2004 (VB.2004.00234) anerkannt, dass es den Gemeinden zustehe, in ihren auf das PBG gestützten Vorschriften auch ein Fahrtenmodell zuzulassen. In diesem konkreten Fall wurden die Grundlagen im Rahmen eines Gestaltungsplanes festgelegt. Das Bundesgericht hat den Entscheid des Verwaltungsgerichts gestützt und die Vereinbarkeit von Fahrtenmodellen (Mehrfachnutzung von Parkplätzen mit Fahrtenzahlbeschränkung) mit den einschlägigen eidgenössischen und kantonalen Vorschriften bekräftigt (BGE 131 II 81). Demzufolge muss auch die Etablierung im Rahmen der allgemeinen Nutzungsplanung möglich sein. Auch die Baudirektion des Kantons Zürich kommt im Rahmen der Vorprüfung der Teilrevisionsvorlage zu diesem Schluss.

Mit der Regelung von Fahrtenmodellen in der PPV soll die Möglichkeit geschaffen werden, solche auf freiwilliger Basis auch ausserhalb von Sondernutzungsplanungen (Gestaltungspläne,

Sonderbauvorschriften) realisieren zu können. Im Zentrum von Fahrtenmodellen steht die Mehrfachnutzung von Abstellplätzen unter gleichzeitiger Beschränkung der Fahrtenzahl. Davon können Grundeigentümer und Investoren profitieren. Anstelle der Beschränkung der Parkplatzzahl tritt eine Begrenzung der Fahrtenzahl. Damit kann sowohl dem Umweltrecht wie auch den beschränkten Strassenkapazitäten besser Rechnung getragen werden. Die Einführung eines Fahrtenmodells erfolgt auf Antrag der Grundeigentümerschaft bzw. der Bauherrschaft, sie erfolgt also auf freiwilliger Basis. Dies gilt auch bei Umbauten bzw. Ausbauten. Die Befürchtung, Fahrtenmodelle würden schleichend zum Standard und damit Grundeigentümer bzw. Bauherrschaften de facto verpflichtet, mit solchen zu arbeiten, ist unbegründet.

In der Stadt Zürich sind bereits einige Fahrtenmodelle in Betrieb und funktionieren teilweise seit mehreren Jahren. Die gesammelten Erfahrungen sind im ‚Leitfaden Fahrtenmodell – eine Planungshilfe‘ vom Januar 2007 verarbeitet. Der Leitfaden ist an die Teilrevisionsvorlage angepasst worden und liegt dieser als Entwurf bei (Beilage 3, Anhang 4). Die Voraussetzungen sowie die Einführung und der Betrieb von Fahrtenmodellen sind darin klar geregelt, der Aufwand dafür ist bekannt.

Die Verkehrserzeugung eines Grundstücks ist nicht nur von den sich darauf befindenden Nutzflächen (Nutzungsarten und Flächen) abhängig. Entscheidend sind auch der Standort (zentral oder peripher) und dessen Erschliessung mit den verschiedenen Verkehrsmitteln. Gleiche Nutzflächen erzeugen in städtischen Gebieten bei gleichen Personenfrequenzen in aller Regel sehr viel weniger Autofahrten als solche in Agglomerationsgemeinden oder ländlichen Gebieten. In städtischen Gebieten stehen dabei den sehr guten Langsamverkehrsnetzen und Angeboten des öffentlichen Verkehrs knappe Strassenkapazitäten, knappe Parkplatzangebote oder, gegebenenfalls, knappe Fahrtenzahlen gegenüber. Fahrtenmodelle stellen gerade in städtischen Gebieten ein wirksames Instrument dar, um unter Berücksichtigung der knappen Strassenkapazitäten und der hohen Umweltbelastungen die MIV-Erschliessung von hohen Nutzungsdichten zu gewährleisten. Das Fahrtenmodell ist deshalb ein geeignetes Instrument zur Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr.

Einwendung 17.1

Verschiedene Einwendungen verlangen, die nutzungsspezifischen Verkehrspotentiale „spez. VP“ seien in der PPV und nicht im Leitfaden Fahrtenmodell festzulegen. Da sich aus den spezifischen Verkehrspotentialen die den einzelnen Nutzungen zustehende Fahrtenzahl ergebe, komme ihnen eine zentrale Bedeutung zu. Eine Einwendung verlangt zudem die Festlegung eines Werts der spezifischen Verkehrspotenziale je Nutzung oder, wenn dies nicht möglich sei, eine möglichst enge Spannweite zwischen Minimum und Maximum. Auch der Berechnungsmechanismus zur Ermittlung des Fahrtenplafonds sei, zumindest in den Grundzügen, nicht im Leitfaden sondern in der PPV selber zu regeln.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Nutzungsspezifische Verkehrspotentiale sind keine präzisen Werte, die quasi als Norm in einer Verordnung festgeschrieben werden können. Vielmehr handelt es sich um Erfahrungswerte, die je nach Nutzungsart mehr oder weniger gefestigt sind. Aus Literaturobservationen wie auch aus eigenen Erhebungen ergeben sich immer wieder grosse, nutzungsspezifische Unterschiede, die u.a. auch darauf zurückzuführen sind, dass innerhalb einer bestimmten Nutzungsart ein weites Feld von Ausprägungen besteht. Aus diesen Umständen ergibt sich, dass eine Festschreibung der Werte der spez. VP in der PPV nicht zweckmässig und fachlich-planerisch kaum begründbar wäre. Gestützt auf neue Erfahrungswerte müssen diese Werte relativ flexibel angepasst werden können, ohne gleich eine Teilrevision der PPV in Angriff nehmen zu müssen. Darum ist deren Festlegung im Leitfaden, der mit vertretbarem Aufwand anpassbar ist und vom Stadtrat beschlossen wird, sinnvoll. Aus diesen Überlegungen ergibt sich auch, dass bei Nutzungsarten wie ‚Einkauf‘ oder ‚Freizeit‘ relativ grosse Spannweiten zwischen den Minimal- und den Maximal-Werten

unvermeidbar sind. Auch das Bundesgericht kommt im Fall Stadion Zürich zum gleichen Schluss, wenn es nach ausführlichen Erörterungen zu den richtigen zur Anwendung kommenden spezifischen Verkehrspotenzialen zu folgender Folgerung gelangt: „Somit ergibt sich, dass sowohl nach der Fachliteratur als nach den Ausführungen der eidgenössischen Umweltschutzfachstelle die spezifischen Verkehrspotenziale von Parkplätzen nicht präzise bestimmt, sondern bestenfalls anhand von Richtwerten der Grössenordnung nach bemessen werden können, und dass den Behörden bei deren Festlegung im Rahmen eines Fahrtenmodells ein erheblicher Ermessensspielraum eingeräumt werden muss“ (BGE 131 II 81, E. 6.5, S. 23). Der Berechnungsmechanismus zur Ermittlung des Fahrtenplafonds ist in Art. 11c Abs. 1 der Revisionsvorlage bereits zusammenfassend dargestellt. Für die Berechnung im konkreten Fall wird auf den Leitfaden verwiesen.

Einwendung 18.1

Eine Einwendung verlangt bei Überschreitungen des Fahrtenplafonds zuerst finanzielle Sanktionen bevor die Parkplatzzahl reduziert oder deren Mehrfachnutzung widerrufen wird. Konkret ist die Rede von einer finanziellen Abgabe, die sich aus einem Sockelbeitrag und einem Betrag pro Fahrt zusammensetzt. Erst wenn trotz dieser Abgabe die Überschreitung des Fahrtenplafonds anhält, kämen die Massnahmen gemäss Art. 11d Abs. 2 rev. PPV zur Anwendung. Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die Erhebung einer Abgabe bei Überschreitung der Fahrtenzahlbeschränkung wurde geprüft. Grundsätzlich werden Abgaben als zweckmässiges Instrument erachtet, um überhöhte Fahrtenzahlen unter Beibehaltung des Fahrtenmodells auf das zulässige Mass, nämlich unter den festgelegten Fahrtenplafond, zurückführen zu können. Rechtliche Abklärungen haben jedoch klar gezeigt, dass die gesetzliche Grundlage für eine solche Abgabe, die als Lenkungsabgabe zu qualifizieren wäre, fehlt. Darum muss vorläufig auf finanzielle Sanktionen verzichtet werden.

Art. 12 bis 18 rev. PPV Gemeinschaftsanlagen, Ersatzabgaben

Einwendung 19.1

Verschiedene Einwendungen bemängeln, dass die Teilrevisionsvorlage keine grundsätzlichen Änderungen bezüglich Gemeinschaftsanlagen und Ersatzabgaben vorsieht. Es wird weiter ausgeführt, dass die entsprechenden Bestimmungen weitgehend totor Buchstabe geblieben seien, indem zwar Ersatzabgaben eingezogen und geäufnet, diese Gelder aber kaum für den Bau von Gemeinschaftsanlagen verwendet würden. Richtigerweise wird gleichzeitig aber darauf verwiesen, dass diesbezügliche Anpassungen zuerst eine Revision der kantonalen Bestimmungen im PBG voraussetzen würden. Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die in der Parkplatzverordnung enthaltenen Bestimmungen über Gemeinschaftsanlagen und Ersatzabgaben entsprechen dem übergeordneten Recht in den §§ 245 bis 247 PBG. Ohne eine Änderung dieser übergeordneten Rechtsgrundlagen ist eine Anpassung in der Parkplatzverordnung nicht möglich. Für dieses Anliegen muss deshalb auf die anstehende Teilrevision des PBG im Bereich der Parkierung verwiesen werden.