

# 3. Abstimmungsvorlage

## Teilrevision der städtischen Parkplatzverordnung

### Das Wichtigste in Kürze

Wie viele private, nicht öffentlich zugängliche Autoparkplätze braucht es für eine Liegenschaft im Minimum, und wie viele sind maximal möglich? Dies ist die zentrale Frage, die in der städtischen Parkplatzverordnung (PPV) geregelt wird.

Die geltende PPV stammt aus dem Jahr 1996. Eine Teilrevision soll die PPV an gesellschaftliche Veränderungen und neue Gegebenheiten im Verkehr anpassen. Namentlich geht es um autoarme Nutzungen, den erhöhten Bedarf an Wohnfläche sowie den Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Die teilrevidierte PPV will autoarmes Wohnen ermöglichen. Das heisst, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, die ein überzeugendes alternatives Mobilitätskonzept vorlegen können, werden aus der Parkplatzpflicht ganz oder teilweise entlassen.

Zudem berücksichtigt die teilrevidierte PPV die Tatsache, dass der Bedarf an Wohnfläche pro Kopf seit 20 Jahren langsam, aber stetig zunimmt. Deshalb soll der aus dem Jahr 1989 stammende Grundsatz, wonach es pro 100 m<sup>2</sup> Fläche einen privaten Autoparkplatz braucht, an die laufende Entwicklung angepasst werden. Neu soll grundsätzlich pro 120 m<sup>2</sup> Wohnfläche ein Autoparkplatz erstellt werden.

Und schliesslich werden die sogenannten Reduktionsgebiete gegenüber 1996 ausgedehnt. Gemeint sind Gebiete, die besonders gut am öffentlichen Verkehr angeschlossen sind und deshalb tiefere Parkplatzvorgaben gelten. Der weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs führt in der Teilrevision zur Ausdehnung von Reduktionsgebieten.

Neben diesen Anpassungen an gesellschaftliche Veränderungen und neue Gegebenheiten im Verkehr werden im Rahmen der Teilrevision Bestimmungen aufgenommen, die heute in Richtlinien ausserhalb der PPV geregelt sind. Dies betrifft zum Beispiel Autoparkplätze für behinderte Menschen und Abstellplätze für Zweiräder.

Die Änderungen gegenüber der PPV96 werden nicht rückwirkend angewandt, sondern betreffen nur Neu- und Umbauten.

Der Gemeinderat stimmte der Teilrevision der Parkplatzverordnung der Stadt Zürich am 7. Juli 2010 mit 72:43 Stimmen zu. Gegen diesen Beschluss wurde das Behördenreferendum ergriffen, weshalb nun darüber abgestimmt wird.

### Abstimmungsfrage

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt:  
Wollen Sie die folgende Vorlage annehmen?

**Teilrevision der städtischen Parkplatzverordnung.**

### Empfehlung

**Stadtrat und Gemeinderat empfehlen Annahme der Vorlage.**

## I. Ausgangslage

### 1. Die Parkplatzverordnung

Wer in der Stadt Zürich ein Haus besitzt, muss für Angestellte, Mieter(innen) und Besucher(innen) ein bestimmtes Minimum an Autoparkplätzen auf seinem privaten Grund zur Verfügung stellen. Dies, damit möglichst wenig öffentlicher Raum als Abstellfläche in Anspruch genommen wird. Nebst einer Untergrenze gibt es aber auch eine Obergrenze. Mit diesem Maximum wird die Verkehrs- und Umweltbelastung eingeschränkt, denn jeder Autoparkplatz bedeutet auch Autofahrten dorthin.

Die mögliche Bandbreite bei der Erstellung privater, nicht öffentlicher Autoparkplätze ist je nach Stadtgebiet verschieden, weil es Unterschiede bei der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr wie auch bei den Strassenkapazitäten gibt. Geregelt wird das Angebot an privaten, nicht öffentlichen Parkplätzen in der städtischen Verordnung über Fahrzeugabstellplätze, besser bekannt als «Parkplatzverordnung», abgekürzt «PPV».

In der Stadt Zürich gibt es rund 200 000 private, nicht öffentlich zugängliche Autoparkplätze. Nur um diese geht es in der PPV. Die knapp 70 000 öffentlich zugänglichen Parkplätze auf privatem oder öffentlichem Grund werden nicht mit der PPV geregelt.

### 2. Der Revisionsbedarf

Die heute geltende Parkplatzverordnung der Stadt Zürich wurde vom Gemeinderat Ende 1996 beschlossen. Man spricht daher von der «PPV96». In Kraft ist diese seit Anfang 1998. Das Regelwerk hat sich in der Praxis bewährt. Dennoch gibt es neue Bedürfnisse und Entwicklungen, die eine Teilrevision erfordern.

So zum Beispiel die Nachfrage nach autoarmem Wohnen. Solches ist in der PPV96 noch nicht vorgesehen, soll aber im Rahmen der Teilrevision erlaubt werden. Hierzu überwies der Gemeinderat 2006 eine Motion seiner damaligen Mitglieder Ernst Danner (EVP) und Bastien Girod (Grüne), die zum Ziel hat, autofreie Siedlungen zu ermöglichen.

Auch soll die teilrevidierte PPV an die Tatsache angepasst werden, dass die Menschen in der Stadt heute mehr Wohnraum in Anspruch nehmen als früher. Und schliesslich hat die bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr einen Einfluss auf die erforderliche Anzahl privater Parkplätze.

Die vorgesehenen Änderungen der städtischen Parkplatzverordnung stehen im Einklang mit dem Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich.

## II. Ziele und Änderungen der Teilrevision der Parkplatzverordnung

Unverändert bleibt das generelle Ziel, das Aufkommen des motorisierten Privatverkehrs über die Zahl der privaten Parkplätze zu steuern. Vor dem Hintergrund der baulichen Verdichtung in der Stadt Zürich, der zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse und der beschränkten Kapazität des städtischen Strassennetzes ist dies ein wichtiges Ziel.

Um die Verständlichkeit und die Transparenz zu erhöhen, wurde die PPV zudem redaktionell überarbeitet. Deshalb umfasst die Teilrevision auch redaktionelle Anpassungen ohne inhaltliche Auswirkungen.

Im Vordergrund der Revisionsvorlage stehen die Anpassung der Reduktionsgebiete, die Möglichkeit autoarmer Nutzungen und die Anpassung des Normalbedarfs bei der Nutzung «Wohnen».

### 1. Möglichkeit autoarmer Nutzungen

Rund 45 Prozent der Haushalte in der Stadt Zürich verfügen über kein eigenes Auto. Diese Haushalte leisten einen wichtigen Beitrag an einen umweltschonenden Verkehr in der Stadt. Aus diesem Grund sollen autofreie Haushalte gefördert und bestehende Hürden für autoarme Nutzungen abgebaut werden.

In der teilrevidierten PPV werden autoarme Nutzungen unter gewissen Bedingungen ganz oder teilweise von der Pflicht befreit, Autoparkplätze zu erstellen. Bedingung ist, dass mit einem Mobilitätskonzept und einem Controlling ein reduzierter Bedarf nachgewiesen und dauerhaft sichergestellt wird. Diese Möglichkeit soll nicht nur für die Nutzung «Wohnen», sondern für alle Nutzungen geschaffen werden. Wie stark die vorgeschriebenen Parkplatzzahlen unterschritten werden dürfen, wird im konkreten Einzelfall festgelegt. Als Grundlage dafür gilt das Mobilitätskonzept, das die Grundeigentümerschaft vorlegen muss.

Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts die minimal erforderlichen Abstellplätze nachträglich zu erstellen oder Ersatzabgaben zu zahlen. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anzumerken.

### 2. Anpassung des Normalbedarfs «Wohnen»

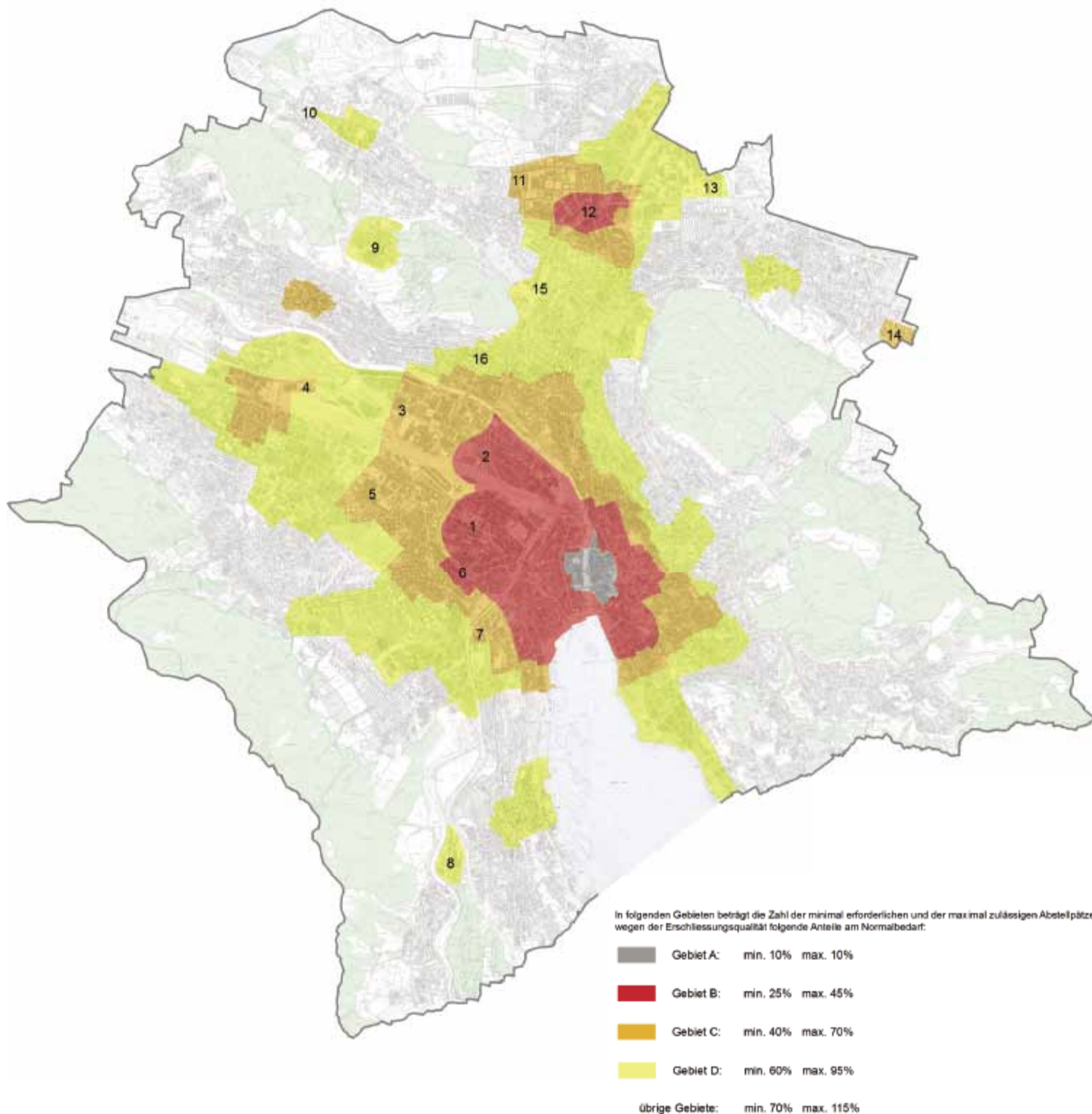
Der sogenannte Normalbedarf besagt, ab wie viel Quadratmeter Wohn- oder Betriebsfläche grundsätzlich ein Autoparkplatz zu erstellen ist. Für Betriebe ändert die Teilrevision nichts, die Werte bleiben gleich. Hingegen wird ein tieferer Normalbedarf für Wohnflächen festgelegt.

Die geltende PPV96 besagt – wie schon zuvor die PPV aus dem Jahr 1989 –, dass es grundsätzlich pro 100 m<sup>2</sup> Wohnfläche einen Autoparkplatz braucht. Seit über zwei Jahrzehnten nimmt jedoch der durchschnittliche Wohnflächenbedarf pro Person langsam, aber stetig zu, und ein Ende dieser Entwicklung ist nicht abzusehen. Die in der PPV-Teilrevision vorgesehene Senkung des Normalbedarfs trägt diesem Umstand Rechnung. Neu ist grundsätzlich erst pro 120 m<sup>2</sup> Wohnfläche ein Autoparkplatz vorgeschrieben.

### 3. Anpassung der minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätze für Personewagen

Die PPV teilt die Stadt Zürich in fünf verschiedene Gebiete ein: Gebiete A, B, C, D und «Übriges Gebiet». Für jedes Gebiet wird die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Autoparkplätze in Prozenten des Normalbedarfs festgelegt. Im Gebiet C zum Beispiel, das die citynahen Gebiete sowie die Zentren Oerlikon, Altstetten und Höngg umfasst, beträgt das Minimum 40 Prozent und das Maximum 70 Prozent des Normalbedarfs. Für eine Liegenschaft im Gebiet C müssen also mindestens 40 Prozent und dürfen höchstens 70 Prozent des Normalbedarfs an Autoparkplätzen erstellt werden.

Die Werte für die Gebiete A, B, C und D sind in der Teilrevision gegenüber der PPV96 unverändert geblieben.



Gegenüber der PPV96 hat der Gemeinderat folgende Änderungen am «Plan über die Gebiete mit herabgesetzter Pflichtparkplatzzahl» beschlossen:

Lage auf dem Plan	Gegend	Änderung
1.	Kreis 4	Erweiterung des Gebiets B bis zur Seebahnstrasse
2.	Kreis 5	Erweiterung des Gebiets B bis zum Bahnviadukt
3.	Zürich-West (Kreis 5)	Erweiterung des Gebiets C bis zum Käferbergviadukt
4.	Altstetten, Aargauerstrasse (Kreis 9)	Erweiterung des Gebiets C
5.	rund um den Albisriederplatz (Kreise 3 und 4)	Erweiterung des Gebiets C
6.	rund um den Bahnhof Wiedikon (Kreis 3)	Erweiterung des Gebiets B
7.	Hürlimann-Areal (Kreis 3)	Erweiterung des Gebiets C
8.	Entwicklungsgebiet Manegg (Kreis 2)	Neues Gebiet D
9.	ETH Hönggerberg (Kreis 10)	Neues Gebiet D
10.	in Affoltern (Kreis 11)	Erweiterung des Gebiets D
11.	Neu-Oerlikon (Kreis 11)	Erweiterung des Gebiets C
12.	rund um den Bahnhof Oerlikon (Kreis 11)	Neues Gebiet B
13.	Leutschenbach (Kreis 11)	Erweiterung des Gebiets D
14.	beim Bahnhof Stettbach (Kreis 12)	Umteilung vom Gebiet D ins Gebiet C
15.	Allenmoosquartier (Kreise 6 und 11)	Erweiterung des Gebiets D
16.	Wipkingen (Kreis 10)	Erweiterung des Gebiets D

ben. Für die «Übrigen Gebiete» wurde das Minimum von 80 auf 70 Prozent und das Maximum von 130 auf 115 Prozent gesenkt.

Die Anzahl der Autoparkplätze hängt auch von der Luftqualität ab. Die Stadt Zürich ist ein lufthygienisches Sanierungsgebiet. Sobald die Belastungsgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung in der ganzen Stadt Zürich eingehalten werden, erhöht sich die Maximalzahl der Abstellplätze. Für eine Liegenschaft im Gebiet C zum Beispiel könnten bei guter Luftqualität Parkplätze im Umfang von 75 Prozent statt nur 70 des Normalbedarfs errichtet werden.

Damit ergeben sich nach der Teilrevision der PPV folgende Werte:

#### Die fünf Gebiete der PPV

Gebiet	Minimum in % des Normal- bedarfs	Maximum in % des Normal- bedarfs	Maximum in % des Normalbedarfs bei Einhaltung der Luftreinhalte- verordnung
A	10	10	10
B	25	45	50
C	40	70	75
D	60	95	105
Übriges Gebiet	70	115	130

Für die Gebiete A, B, C und D liegen auch die Maximalwerte unter dem Normalbedarf. Man spricht daher von «Reduktionsgebieten». Bei der Frage, welchem Gebiet eine bestimmte Gegend zugeteilt wird, sind das Angebot des öffentlichen Verkehrs und die Auslastung der Strassenkapazitäten entscheidend.

#### Tiefere Werte für die «Übrigen Gebiete»

Eine Analyse der Marktsituation bezüglich der Autoparkplätze 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 Autoparkplätzen. Gleichzeitig sieht sich die Stadt 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 Autoparkplätzen liege. Aus diesem Grund und wegen der übermässigen Belastung mit Luftschadstoffen werden im «Übrigen Gebiet» der Minimalbedarf von 80 Prozent auf 70 Prozent und der Maximalwert von 130 Prozent auf 115 Prozent des Normalbedarfs gesenkt.

#### Ausdehnung und Anpassung der Reduktionsgebiete

Die Reduktionsgebiete A, B, C und D definieren sich auf der Basis der aktuellen und der künftigen Qualität der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und der verfügbaren Strassenkapazitäten, wobei das Jahr 2020 als Zeithorizont dient.

Die Teilrevision der PPV nimmt zum Beispiel Anpassungen in städtischen Entwicklungsgebieten vor, etwa im Quartier Europaallee, in Neu-Oerlikon oder dem Maag-Areal Plus in Zürich-West. In den insgesamt zehn von der Anpassung betroffenen städtischen Entwicklungsgebieten ist die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln bereits gut bis sehr gut.

Ebenso werden im Westen der Stadt die Reduktionsgebiete erweitert. Dort ist ein beträchtlicher Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs aufgrund der absehbaren Nachfrageentwicklung nötig und auch geplant. Die Erweiterung betrifft die Gegend Albisriederplatz–Hardbrücke–Zürich-West und Wipkingen, wo das Reduktionsgebiet C ausgedehnt wird, sowie

das Allenmoosquartier mit einer Erweiterung des Reduktionsgebiets D.

Zusätzlich wird aufgrund der verbesserten ÖV-Erschliessung das Gebiet B in den Kreisen 4 und 5 bis zu den Bahnlinien erweitert und die Gegend rund um den Bahnhof Oerlikon vom Gebiet C ins Gebiet B umgeteilt. Ebenfalls wegen der Optimierung des öffentlichen Verkehrs erfolgt die Umteilung der Gegend um den Bahnhof Stettbach vom Gebiet D ins Gebiet C.

#### 4. Autoparkplätze für behinderte Menschen

Die PPV96 enthält keine Vorgaben zu Autoparkplätzen für behinderte Menschen. Die Teilrevision der PPV hält fest, dass sich die Anzahl, Lage und Ausgestaltung solcher Plätze nach den Normen und Richtlinien für das behindertengerechte Bauen richten müssen. Auch verlangt die teilrevidierte PPV, dass ein angemessener Anteil der Autoparkplätze behindertengerecht, das heisst gut erreichbar, genügend breit und mit Rollstuhl befahrbar, ausgestaltet wird.

#### 5. Präzisierung der Regelung für Abstellplätze für Betriebsfahrzeuge

In der Praxis hat sich gezeigt, dass es oft schwierig ist, Gesuche für zusätzliche Abstellplätze für Betriebsfahrzeuge zu beurteilen. Deshalb wird in der Teilrevision der PPV näher definiert, was als Betriebsfahrzeug gilt. Als Betriebsfahrzeuge gelten neu Servicefahrzeuge und vergleichbare, für den Betrieb notwendige Fahrzeuge, die auf den Betrieb eingelöst sind.

#### 6. Abstellplätze für Zweiräder

##### Leichte Zweiräder (Velos und Mofas)

Die erforderliche Anzahl Abstellplätze für Velos und Mofas wird heute aufgrund der «Richtlinie betreffend Abstellplätze für zweirädrige Fahrzeuge» und des dazugehörigen Merkblatts bestimmt.

Die Teilrevision der PPV bietet die Gelegenheit, diese schon bisher angewendeten Bestimmungen in die PPV zu integrieren und anzupassen. Die wesentlichste Anpassung ist die Erhöhung des Minimalbedarfs für die Nutzung «Wohnen» von 1 Abstellplatz pro 70 m<sup>2</sup> auf 1 Abstellplatz pro 40 m<sup>2</sup>. Bei der Nutzung «Dienstleistung und Gewerbe» gibt es einen Einheitsansatz für Zweiräder, der von 1 Abstellplatz pro 400 m<sup>2</sup> auf 1 Abstellplatz pro 300 m<sup>2</sup> erhöht wird. Dieses Niveau entspricht der massgeblichen kantonalen Wegleitung und der entsprechenden Schweizer Norm. Die erforderlichen Abstellplätze sind diebstahlsicher, etwa mit Bügeln oder Pollern, auszugestalten. Auch sollen die Abstellplätze gedeckt sein, wozu sich zum Beispiel Vordächer eignen, und sie sollen sich in Eingangsnähe im oder beim Gebäude befinden.

##### Motorräder und Roller

Die Regelung für blaue Zonen sieht keine Anwohnerparkkarten für Motorräder vor. Oft werden Motorräder und Roller deshalb widerrechtlich auf dem Trottoir abgestellt. Angesichts des verstärkten Trends zu Motorrädern und Rollern drängt sich auch für diesen Fahrzeugtyp eine Verpflichtung zur Schaffung entsprechender Abstellplätze auf. Der Pflichtbedarf wird entsprechend dem Anteil der Motorräder und Roller am Motorfahrzeugbestand bei 10 Prozent des Pflichtbedarfs für Personenwagen festgelegt.

#### 7. Bestimmungsgemässe Nutzung von Autoparkplätzen

Auto-Abstellplätze sind bestimmungsgemäss zu nutzen. Das heisst, sie dürfen nicht durch Dritte für andere Nutzungen als die bewilligten beansprucht werden. Diese Vorschrift wurde in der PPV96 lediglich in Bezug auf den Pflichtbedarf ausdrücklich formuliert. Die teilrevidierte PPV schreibt den bestimmungsgemässen Gebrauch für alle Abstellplätze fest.

### III. Inkraftsetzung und Gültigkeitsbereich

Der Gemeinderat hat die Teilrevision der Parkplatzverordnung überarbeitet und in der überarbeiteten Version am 7. Juli deutlich gutgeheissen. Darüber findet nun eine Volksabstimmung statt, da das Behördenreferendum ergriffen wurde. Zudem wurde gegen den Gemeinderatsbeschluss eine Gemeindebeschwerde an den Bezirksrat eingereicht. Der Bezirksrat hat entschieden, diese Beschwerde bis nach durchgeführter Volksabstimmung zu sistieren.

Wird die Teilrevision von den Stimmberechtigten angenommen und die Gemeindebeschwerde vom Bezirksrat und allfälligen weiteren Rechtsmittelinstanzen abgelehnt, ist sie als Bestandteil der kommunalen Nutzungsplanung noch öffentlich aufzulegen. Die Teilrevision tritt vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständige kantonale Behörde am Tage nach der Veröffentlichung im «Städtischen Amtsblatt» in Kraft. Die Änderungen gegenüber der PPV96 werden nicht rückwirkend angewandt, sondern betreffen nur Neu- und Umbauten.

#### Antrag

#### Folgender Antrag wird den Stimmberechtigten zum Entscheid unterbreitet:

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

##### Art. 1 lit. a bis e

Diese Verordnung regelt:

- die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen privaten Abstellplätze für Personenwagen;
- die minimal erforderliche Anzahl von privaten Abstellplätzen für leichte Zweiräder und Motorräder;
- die Beteiligung an Gemeinschaftsanlagen;
- die Leistung von Ersatzabgaben; und
- den Ersatzabgabefonds sowie die Parkraumplanung.

##### Art. 2

Soweit das kantonale Recht, das übrige kommunale Recht und diese Verordnung nichts Besonderes bestimmen, obliegt ihre Anwendung der zuständigen Baubehörde.

##### Art. 3 Abs. 1 lit. a bis d

<sup>1</sup> Die Zahl der Abstellplätze hängt ab von:

- der Ausnützung und der Nutzweise des Grundstücks (Normalbedarf);
- dem Grad seiner Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, der Zentralität der Lage und der Strassenkapazität (Erschliessungsqualität);
- der Einhaltung der Belastungsgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung (LRV, SR 814.318.142.1); und
- den Anforderungen des Ortsbildschutzes.

##### Art. 3 Abs. 2 zweiter Satz

[Erster Satz unverändert]

Als solche gilt die Fläche aller dem Wohnen, dem Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder dafür verwendbaren Räume unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessung und der Sanitärräume samt den inneren Trennwänden.

**Art. 3 Abs. 3**

<sup>3</sup> Die Zahl der Abstellplätze wird am Schluss der Berechnung ab einem Bruchteil von mehr als 0,5 aufgerundet.

**Art. 4 Abs. 1**

[Einleitungssatz vor Tabelle unverändert]

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

**Art. 4 Abs. 2**

<sup>2</sup> Für spezielle Nutzungen (Spitäler, Alterswohnungen, Altersheime, 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 aufgehoben.****Art. 5 Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen privaten Abstellplätze für Personenwagen****Art. 5 Abs. 1**

<sup>1</sup> Aufgrund der Erschliessungsqualität beträgt die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze in den nachfolgenden Gebieten folgende Prozentsätze des Normalbedarfs:

	Minimal in %	Maximal in %
Gebiet A (Altstadt)	10	10
Gebiet B (City)	25	45
Gebiet C (citynahe Gebiete sowie die Zentren Oerlikon, Altstetten und Höngg)	40	70
Gebiet D (Gürtelgebiete sowie Altstetten, Oerlikon, Seebach, Stettbach und die 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 7. Juli 2010 (Massstab 1:5000) massgebend. Er kann beim Tiefbauamt und beim Amt für Baubewilligungen eingesehen werden (siehe auch Plan auf Seite 9).

**Art. 5 Abs. 2**

<sup>2</sup> Sobald und solange die Belastungsgrenzwerte der LRV 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**

[Einleitungssatz vor Tabelle unverändert]

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

**Art. 6 Abs. 2**

<sup>2</sup> Für spezielle Nutzungen gilt Art. 4 Abs. 2 dieser Verordnung.

**Art. 6<sup>bis</sup> Behindertengerechte Abstellplätze**

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

**Art. 7 Abstellplätze im Gebiet A (Altstadt)**

Im Gebiet A dürfen Abstellplätze, ausser in Gemeinschaftsanlagen gemäss § 245 des Planungs- und Baugesetzes (PBG, LS 700.1), nur für einen ausgewiesenen, besonderen Eigenbedarf (z.B. Notfallfahrzeuge für die Ärzteschaft), für den Güterumschlag oder für die Parkierung leichter Zweiräder erstellt werden.

**Art. 8 Besondere Bestimmungen****Art. 8 Abs. 1**

[Erster Satz unverändert]

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

**Art. 8 Abs. 2**

<sup>2</sup> Für die Nutzweise Wohnen darf die Zahl der insgesamt zulässigen Abstellplätze bis auf 0,9 Abstellplätze pro Wohnung einschliesslich Abstellplätze für Besucherinnen und Besucher erhöht werden.

**[Art. 8 Abs. 3 unverändert]****Art. 8 Abs. 4**

<sup>4</sup> Können in einer Baute durch die Erstellung einer grösseren, unterirdischen Parkierungsanlage bisherige öffentliche Parkplätze auf Strassen und Plätzen ersetzt werden, kann die Zahl der insgesamt zulässigen Parkplätze um diejenige der aufzuhebenden erhöht werden.

**Art. 8 Abs. 5**

<sup>5</sup> 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.

**Art. 8<sup>bis</sup> Abstellplätze für leichte Zweiräder**

<sup>1</sup> Je nach Nutzweise ist für folgende Geschossflächen oder Einheiten mindestens ein Abstellplatz für leichte Zweiräder erforderlich:

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

<sup>2</sup> Für spezielle Nutzungen (Spitäler, Alterswohnungen und Altersheime, Schulhäuser, Hotels, Sportanlagen usw.) wird der Bedarf fallweise von der Baubehörde festgelegt.

<sup>3</sup> 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

<sup>4</sup> Aus wichtigen Gründen (z.B. ungenügende Erschliessung durch öffentlichen Verkehr, 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. 8<sup>ter</sup> Abstellplätze für Motorräder**

Für Motorräder ist eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen bereitzustellen. Die Anzahl darf einen Zehntel der für Personenwagen minimal erforderlichen Abstellplätze nicht unterschreiten.

**Art. 9 Abs. 1**

<sup>1</sup> Die erforderlichen Abstellplätze für Personenwagen und Motorräder sind in der Regel auf dem Grundstück oder innerhalb eines Umkreises von 300 m zu erstellen; bei Abstellplätzen für Besucherinnen und Besucher gilt ein Umkreis von 150 m. Dabei sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. In Gebieten mit herabgesetzter Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze gemäss Art. 5 können diese Entfernungen angemessen vergrössert werden.

**Art. 9 Abs. 2**

<sup>2</sup> Erforderliche Abstellplätze für leichte Zweiräder sind in der Regel auf dem Grundstück selbst zu erstellen. Diese sind mit einer zweckmässigen Sicherung gegen Diebstahl gedeckt und in Eingangsnähe anzubieten.

**[Art. 9 Abs. 3 unverändert]****Art. 9 Abs. 4**

<sup>4</sup> Anordnung und Abmessung von Abstellplätzen richten sich im Übrigen in der Regel nach den einschlägigen Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS).

**Art. 10 Abs. 1**

<sup>1</sup> Die nicht für Besucherinnen, Besucher oder Kundschaft ... [Rest unverändert]

**[Art. 10 Abs. 2 unverändert]****Art. 11 Abs. 1**

<sup>1</sup> Abstellplätze sind bestimmungsgemäss zu benützen.

**Art. 11 Abs. 2**

<sup>2</sup> Abstellplätze dürfen zur Deckung des Pflichtbedarfs oder des zulässigen freiwilligen Bedarfs von einem Grundstück an ein anderes abgegeben werden, wenn die Benützerinnen und Benützer des Grundstücks, von dem die Abstellplätze abgegeben werden, dafür keinen Bedarf haben.

**Art. 11 Abs. 3**

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

**Art. 12**

Gemeinschaftsanlagen sind Abstellplatzanlagen ...  
[Rest unverändert]

**Art. 13 Abs. 1**

[Erster Satz unverändert]

Die Verpflichtung zur Beteiligung an einer bestimmten Gemeinschaftsanlage kann durch die zuständige Baubehörde auferlegt werden.

**Art. 13 Abs. 2**

<sup>2</sup> Mit der Beteiligung verbunden ist die Pflicht, die Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten der Gemeinschaftsanlage anteilmässig zu übernehmen.

**Art. 14 Abs. 1**

[Erster Satz unverändert]

Ist dies nicht möglich, ist ... [Rest unverändert]

**[Art. 14 Abs. 2 und 3 unverändert]****Art. 15 Abs. 1**

<sup>1</sup> Wer als Grundeigentümerin oder 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 leisten, die in jedem Fall niedriger sein muss als die Erstellungskosten.

**Art. 15 Abs. 2**

<sup>2</sup> Der Stadtrat erlässt Richtlinien über die Bemessung der Ersatzabgaben.

**Art. 16 Abs. 1**

<sup>1</sup> Die Ersatzabgabe wird vom Tiefbauamt gemäss Gesetz betreffend die Abtretung von Privatrechten (Abtretungsgesetz, LS 781) 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.

**[Art. 16 Abs. 2 und 3 unverändert]****Art. 17**

Über Einsprachen, die die Höhe der Abgabe betreffen, wird im Verfahren gemäss Abtretungsgesetz entschieden.

**Art. 18**

Wer als Grundeigentümerin oder Grundeigentümer die durch die Ersatzabgabe abgelösten minimal erforderlichen Abstellplätze später vollzählig oder teilweise beschafft, kann die seinerzeit geleistete Ersatzabgabe innert zehn Jahren nach rechtskräftiger Festsetzung anteilmässig ohne Zins zurückfordern.

**Art. 19**

Der Ersatzabgabefonds wird geäufnet durch:

- a. die Ersatzabgaben; und
- b. allfällige Betriebsüberschüsse der ganz oder teilweise mit Fondsmitteln erstellten Anlagen für Abstellplätze oder anteilmässiger Beteiligung daran.

**Art. 20 Abs. 1**

<sup>1</sup> Über die Verwendung der Fondsmittel im Sinne von § 247 PBG entscheiden Stadtrat, Gemeinderat oder Gemeinde im Rahmen ihrer Zuständigkeit.

**Art. 20 Abs. 2**

[Erster und zweiter Satz unverändert] Bei Verwendung der Fondsmittel zugunsten des öffentlichen Verkehrs wird der Antrag im Einvernehmen mit der Vorsteherin oder dem Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe gestellt.

**Art. 21 Abs. 1**

<sup>1</sup> Dem Stadtrat obliegen Festsetzung und laufende Nachführung des Parkraumplans. [Rest unverändert]

**[Art. 21 Abs. 2 unverändert]****Art. 22 Abs. 1**

<sup>1</sup> Die zur Zeit der Inkraftsetzung der Änderungen vom 7. Juli 2010 von der zuständigen Baubehörde noch nicht erledigten Baugesuche unterliegen den neuen Vorschriften.

**Art. 22 Abs. 2**

<sup>2</sup> 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, ist diese Reduktion von der zuständigen Baubehörde im Sinne einer Wiedererwägung zu verfügen.

**Art. 23 Abs. 1**

<sup>1</sup> Diese Verordnung tritt nach der Genehmigung durch den Regierungsrat am Tag nach deren Veröffentlichung im städtischen und im kantonalen Amtsblatt in Kraft.

**Art. 23 Abs. 2**

<sup>2</sup> Die Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung), Gemeinderatsbeschluss vom 8. Januar 1986 mit Änderungen vom 20. Dezember 1989, wird aufgehoben.

**2. Der Plan über die Gebiete mit herabgesetzter Pflichtparkplatzzahl (Art. 5 Abs. 1 PPV) wird gemäss Vorlage des Gemeinderats vom 7. Juli 2010 neu festgesetzt** (siehe Plan auf Seite 9).

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

**Empfehlung**

**Stadtrat und Gemeinderat empfehlen Annahme der Vorlage.**

Der Gemeinderat stimmte am 7. Juli 2010 mit 72:43 Stimmen zu.

**Informationen**

**Weitere Informationen und Aktenuflage im Stadthaus, Stadthausquai 17, 8001 Zürich, Büro 233, 2. Stock.**

**[www.stadt-zuerich.ch/ppv](http://www.stadt-zuerich.ch/ppv)**

## Stellungnahme des Referendumskomitees

Mit dieser Vorlage wird der Bau von privaten Parkplätzen auf privatem Grund erschwert, ohne dass ein positiver Effekt auf den Verkehr oder die Umwelt eintritt. Zudem wird ein Überangebot von Veloabstellplätzen verordnet, für welche kein Bedarf besteht. Das Referendumskomitee empfiehlt daher die Ablehnung.

### Verdrängung von privaten Parkplätzen auf den öffentlichen Grund

Die neue PPV reduziert die Anzahl Parkplätze auf privatem Grund. Das hat erstens zur Folge, dass die Mietpreise für private Parkplätze steigen. Zweitens hat es zur Folge, dass die Fahrzeughalter, die auf ihrem Grundstück keine Parkplätze bauen dürfen, ihre Autos auf dem öffentlichen Grund abstellen (z. B. Blaue Zone). Das kann nicht im Sinne unserer Stadt sein. Der öffentliche Grund sollte wenn immer möglich der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.

### Ungerechtfertigter Abbau von privaten Parkplätzen

Die neue PPV bewirkt den Abbau von privaten Parkplätzen bei Wohnliegenschaften um 16,67%. Dies wird damit begründet, dass der Wohnflächenbedarf zugenommen und damit der Parkplatzbedarf abgenommen habe. Der Wohnflächenbedarf hat in der Tat zugenommen. Er ist zwischen 1988 und 2008 von 40 m<sup>2</sup> auf 41,25 m<sup>2</sup> pro Person gestiegen. Dies ist aber lediglich eine Zunahme von 3,125 Prozent und kann einen Abbau von 16,67 Prozent keinesfalls rechtfertigen. Es muss zudem bezweifelt werden, dass der steigende Wohnflächenbedarf ein langfristiger Trend ist. Auf Grund der steigenden Geburtenrate und dem Bevölkerungsdruck ist von einem sinkenden Wohnflächenbedarf auszugehen.

### Umweltpolitisch untaugliche Massnahme

Die neue PPV schreibt vor, dass solange die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung nicht eingehalten werden, weniger private Parkplätze erstellt werden dürfen. In der Stadt Zürich spielen nur noch die Ozonbelastung und der Feinstaub eine Rolle<sup>1</sup>. Eine Reduktion der privaten Parkplätze hat aber keine Auswirkung auf diese beiden Luftschadstoffe. Der grösste Teil des Ozons kommt aus dem Ausland oder entstammt der Industrie, den privaten Haushalten sowie kleinen Zwei-Takt-Motoren. Moderne Verbrennungsmotoren und Katalysatoren haben die Ozonproduktion des MIV drastisch reduziert. Auch der durch Dieselmotoren verursachte Feinstaub lässt sich effizienter und verursachergerechter mit Partikelfilter verringern als mit einem Parkplatzabbau.

### Überangebot von Veloabstellplätzen

Die neue PPV zwingt alle Grundeigentümer pro 40 m<sup>2</sup> Wohnfläche in unmittelbarer Nähe des Hauseingangs gedeckte und diebstahlsichere Veloabstellplätze zu erstellen. Das bedeutet, dass für jeden Einwohner – ob jung oder alt und unabhängig davon, ob er tatsächlich ein Velo hat oder nicht – ein Veloabstellplatz errichtet werden muss. Dies führt zu einem staatlich verordneten Überangebot, welches sich nicht rechtfertigen lässt. Zudem ist es an vielen Orten unmöglich, gedeckte und diebstahlsichere Abstellplätze in Nähe des Hauseingangs zu erstellen. Dies gilt auch für die Abstellplätze, die für Verkaufs-, Gewerbe- und Büroflächen sowie für Restaurants erstellt werden müssten.

<sup>1</sup> Die Grenzwerte der Luftschadstoffe SO<sub>2</sub>, NO sowie CO werden seit längerem nicht mehr und jener von NO<sub>2</sub> nur noch selten überschritten.

Detaillierte Informationen: [www.ppv-nein.ch](http://www.ppv-nein.ch).

**Das Referendumskomitee empfiehlt deshalb die Ablehnung der Vorlage.**

## Replik des Stadtrats zu dieser Stellungnahme

Die Vorlage richtet das Parkplatzangebot auf die heutigen verkehrlichen und gesellschaftlichen Gegebenheiten aus. Auch bei den Abstellplätzen für Velos, die heute wegen des Platzmangels oft wild parkiert werden. Die Teilrevision will dazu beitragen, Luftschadstoffe und Lärm zu mindern.

In den äusseren Wohnquartieren gibt es zunehmend Vermietungsprobleme für Parkgaragenplätze. Leerstände und Mietpreise unter den effektiven Kosten sind die Folge.

Es trifft nicht zu, dass die Fahrzeughalter «auf ihrem Grundstück keine Parkplätze bauen dürfen». Bei Wohnflächen gibt es vor allem dort *weniger* private Parkplätze, wo der öffentliche Verkehr (ÖV) entsprechend ausgebaut ist oder ausgebaut wird. Ebenso gibt es Fortschritte in der Infrastruktur für Zweiräder. Ziel ist folgerichtig nicht die Verlagerung auf öffentliche Parkplätze, sondern auf den öffentlichen und den Zweirad-Verkehr. Für Betriebe ändert sich nichts, sie behalten ihren Normalbedarf.

Mit der neuen PPV werden keine Parkplätze abgebaut. Die Bestimmungen der teilrevidierten PPV werden nur bei Um- und Neubauten angewendet. Der zunehmende Wohnflächenbedarf ist nicht der einzige Grund für die Senkung der Ansätze für Parkplätze. Wichtig ist zum einen, dass rund 45 Prozent der Haushalte in der Stadt Zürich gar kein Auto besitzen und dass es immer wieder Anfragen für autoarmes Wohnen gibt, was mit der heute geltenden PPV96 gar nicht möglich ist. Zum anderen kann die Autoparkplatzzahl auch gesenkt werden, weil sich die Infrastruktur für Zweiräder und den öffentlichen Verkehr verbessert hat und weitere Verbesserungen anstehen.

Dass «solange die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung nicht eingehalten werden, weniger private Parkplätze erstellt werden dürfen», schreibt nicht nur die neue PPV vor, dasselbe steht schon in der heutigen PPV. Daran ändert sich also nichts. Die Reduktion der Emission von Luftschadstoffen durch den technischen Fortschritt ist unbestritten, aber ungenügend. Die chronische Belastung durch Feinstaub PM10 liegt nahezu auf dem gesamten Stadtgebiet, diejenige von Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) in Zentrumsgebieten und entlang stark befahrener Verkehrsachsen über den entsprechenden Grenzwerten der Luftreinhalteverordnung. Ebenfalls überschritten werden die Grenzwerte für Ozon. Zudem ist Zürich nicht nur ein lufthygienisches Sanierungsgebiet. Auch die Strassenlärmbelastung ist an vielen Orten über den Grenzwerten der Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV). Etwa 140 000 Bewohnerinnen und Bewohner sind davon betroffen.

Schon bisher war das Angebot an Veloabstellplätzen geregelt. Die entsprechenden Vorschriften finden sich heute einfach nicht in der PPV, sondern in einer Richtlinie. Zwar wird der Minimalbedarf beim Wohnen erhöht. Doch die Zahlen basieren auf konkreten Erfahrungen und entsprechen der massgeblichen kantonalen Wegleitung sowie der entsprechenden Schweizer Norm. Sie werden in anderen Städten heute schon angewandt und machen keine Probleme. Im Übrigen ist nochmals klar festzuhalten, dass Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer alle Neuerungen der PPV erst dann umsetzen müssen, wenn sie umbauen oder neu bauen.

Weitere Informationen: [www.stadt-zuerich.ch/ppv](http://www.stadt-zuerich.ch/ppv)

**Der Stadtrat empfiehlt deshalb die Annahme der Vorlage.**