



VOLKSABSTIMMUNG VOM 01. SEPTEMBER 2019

ERLÄUTERUNGEN DES STADTRATES

**Genehmigung der
Abstellplatzverordnung (APV) Stadt Uster**
und des Reglements zur Parkierung: Bewirtschaftung
und Ersatzabgaben



INHALT

Darüber wird abgestimmt	Seite 3
Die Abstimmungsfrage	Seite 3
1. Informationen zur Vorlage	Seiten 4–18
2. Meinung der Mehrheit des Gemeinderates	Seite 19
3. Meinung der Minderheit des Gemeinderates	Seite 20
4. Empfehlung an die Stimmberechtigten	Seite 21

DARÜBER WIRD ABGESTIMMT

Genehmigung der Abstellplatzverordnung (APV) Stadt Uster

und des Reglements zur Parkierung: Bewirtschaftung und Ersatzabgaben

Die Abstellplatzverordnung (APV) der Stadt Uster legt fest, wie viele Abstellplätze für Personenwagen, Velos und Motorräder zusammen mit einem Bauvorhaben erstellt werden müssen und wie viele maximal zulässig sind.

Die nun vorliegende Abstellplatzverordnung ersetzt die Parkplatzverordnung (PPV) aus dem Jahr 1992. Auslöser der Revision war ein politischer Auftrag des Gemeinderates an den Stadtrat, die Verordnung insbesondere dahingehend anzupassen, dass autofreie oder autoarme Siedlungen gefördert werden, die maximal zulässige Parkplatzzahl festgelegt und die Zahl der notwendigen Veloabstellplätze erhöht wird. Die vom Stadtrat ausgearbeitete Verordnung hat der Gemeinderat teilweise geändert und in der hier vorliegenden Fassung festgesetzt. Gegen den Beschluss des Gemeinderats wurde das Parlamentsreferendum ergriffen, weshalb nun die Stimmberechtigten über die Abstellplatzverordnung befinden müssen.

Die Mehrheit des Gemeinderates und der Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Vorlage anzunehmen. Eine Minderheit des Gemeinderates hat das Parlamentsreferendum ergriffen und empfiehlt die Ablehnung der Vorlage.

DIE ABSTIMMUNGSFRAGE

Wollen Sie folgende Vorlage annehmen?

Genehmigung der Abstellplatzverordnung (APV) Stadt Uster

und des Reglements zur Parkierung: Bewirtschaftung und Ersatzabgaben

1. INFORMATIONEN ZUR VORLAGE

verfasst vom Stadtrat

1.1. DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Die vorliegende Abstellplatzverordnung (APV) ersetzt die Parkplatzverordnung (PPV) aus dem Jahr 1992. Sie kommt bei Baubewilligungsverfahren zum Tragen und regelt für die einzelnen Grundstücke, wie viele Abstellplätze für Personenwagen, Velos, Motorräder und weitere Spezialfahrzeuge erforderlich und zulässig sind. Nicht betroffen von der APV sind Parkplätze auf öffentlichem Grund.

Für die Berechnung des Parkplatzbedarfs ist die Ausnützung und Nutzweise eines Grundstücks sowie das Angebot des öffentlichen Verkehrs massgebend. Je besser ein Gebiet mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist, desto weniger Parkplätze dürfen erstellt werden.

Auslöser für die Revision war ein politischer Auftrag des Gemeinderates an den Stadtrat, die Verordnung anzupassen. Die neue Verordnung soll autofreie oder autoarme Siedlungen fördern, die maximal zulässige Parkplatzzahl für Motorfahrzeuge festlegen und die minimal erforderliche Zahl der Veloabstellplätze erhöhen. Die vom Stadtrat ausgearbeitete Verordnung hat der Gemeinderat teilweise geändert und in der vorliegenden Fassung festgesetzt. Gegen den Beschluss des Gemeinderates wurde das Parlamentsreferendum ergriffen, weshalb nun die Stimmberechtigten über die Abstellplatzverordnung befinden müssen.

Die Mehrheit des Gemeinderates und der Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Vorlage anzunehmen. Eine Minderheit des Gemeinderates hat das Parlamentsreferendum ergriffen und empfiehlt die Ablehnung der Vorlage.

1.2. AUSGANGSLAGE

Die heute rechtsgültige Parkplatzverordnung (PPV) stammt aus dem Jahr 1992. Seither haben sich das Verkehrsangebot und das Verkehrsverhalten geändert. Dies trifft auch auf die politischen und planerischen Zielsetzungen auf kantonaler und kommunaler Stufe zu. Der Stadtrat wollte deshalb die PPV im Rahmen der im Jahr 2016 gestarteten Ortsplanungsrevision anpassen.

Die Motion «Nachhaltige Wohn- und Mobilitätsformen – Anpassung der Parkplatzverordnung» von Ursula Räuftlin (Grünliberale), Patricio Frei (Grüne) und Markus Wanner (SP) forderte den Stadtrat auf, die PPV noch vor der geplanten Ortsplanungsrevision mit folgenden Zielen anzupassen:

- Förderung von autofreien oder autoarmen Siedlungen
- Verringerung des Kostenanteils für die Erstellung von Parkplätzen bei Neubausiedlungen
- Festlegung der maximal zulässigen Parkplatzzahl für Motorfahrzeuge
- Erhöhung der Zahl der erforderlichen Abstellplätze für Velos
- Festlegung der Zahl von erforderlichen Abstellplätzen für Motorräder sowie für Spezialfahrräder

1.3. GESETZLICHE GRUNDLAGEN

Im Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich geben §§ 242 bis 247 die grundlegenden Anforderungen und Inhalte vor. § 242 PBG schreibt vor, dass die Zahl der Abstellplätze für Verkehrsmittel, insbesondere für Motorfahrzeuge, festzulegen ist, die nach den örtlichen Verhältnissen, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks für Bewohnende, Beschäftigte und Besuchende erforderlich sind. Dies stellt sicher, dass die Fahrzeuge ausserhalb des öffentlichen Grundes abgestellt werden können. Die Erstellungspflicht gilt bei Neubauten, Nutzungsänderungen und wesentlichen Umbauten. Die Abstellplatzverordnung regelt den ruhenden Verkehr und kann je nach Ausgestaltung auch den rollenden Verkehr beeinflussen.

Neben dem PBG orientiert sich die Abstellplatzverordnung an der kantonalen «Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen». Die Wegleitung zeigt auf, wie die gesetzlichen Anforderungen bei der Ausarbeitung kommunaler Parkplatzreglemente erfüllt werden können. Ferner präzisiert sie die Anforderungen bezüglich der Anzahl Parkplätze und Veloabstellplätze in Abhängigkeit der Nutzungsart und der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr.

Im kantonalen Richtplan sind behördenverbindliche Ziele und Massnahmen vorgegeben: Der CO₂-Verbrauch pro Person soll vermindert werden, und der öffentlichen Verkehr soll mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses tragen, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt.

Für das Zentrumsgebiet von Uster schreibt der kantonale Richtplan vor, dass dieses einen wesentlichen Beitrag zu leisten hat, um das kantonale Modalsplit-Ziel zu erreichen. Die Erschliessung der Zentrumsgebiete ist daher auf einen überdurchschnittlich hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs auszurichten.

Die genannten Bestimmungen sind Vorgaben, die zu beachten sind, damit die genannten Ziele erreicht werden. Die Verfügbarkeit und Bereitstellung von Parkplätzen für Personenwagen und Veloabstellplätzen können die Wahl und Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel beeinflussen.

1.4. ERLÄUTERUNGEN ZUR ABSTELLPLATZVERORDNUNG

Was regelt die Abstellplatzverordnung (APV)?

Die Abstellplatzverordnung regelt für die einzelnen Grundstücke die minimal erforderliche und maximal zulässige Anzahl an Parkplätzen für Personenwagen. Dabei wird unterschieden, ob es sich um Parkplätze für Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende oder Kundschaft handelt. Ausserdem regelt die APV, wie viele Abstellplätze für Velos und Motorräder realisiert werden müssen und stellt sicher, dass auch Spezialvelos (Veloanhänger, Cargo-Bikes, Kindervelos etc.) Platz haben und dass bei Wohngebäuden auch Abstellflächen für Kinderwagen eingeplant werden.

Wie wird die Zahl der Parkplätze für Personenwagen ermittelt?

Der Bedarf an Parkplätzen wird in zwei Schritten ermittelt: Zuerst wird für jede Nutzungsart (Wohnen, Verkaufsgeschäfte, Büro usw.) der Normbedarf ermittelt (vgl. Tabelle in Art. 4), wobei nach den Bedürfnissen von Bewohnenden/Beschäftigten und Besuchenden/Kundschaft unterschieden wird. In einem zweiten Schritt wird der massgebliche Bedarf abhängig von der Lage des Grundstücks in Prozenten des Normbedarfs berechnet (vgl. Tabelle in Art. 5). Massgebend dafür ist der Plan «Reduktionsgebiete» (vgl. Seite 16), in dem das Stadtgebiet unter Berücksichtigung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und der örtlichen Verhältnisse in vier Gebiete eingeteilt ist. In Gebieten, die gut bis sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind – insbesondere Gebiete rund um die Bahnhöfe – sind weniger Parkplätze zulässig als in den Aussenquartieren. Auch das Minimum an Parkplätzen, die erstellt werden müssen, ist abhängig von der Erschliessungsqualität geregelt.

Wie sind die Reduktionsgebiete definiert?

Die Reduktionsgebiete der Abstellplatzverordnung orientieren sich an den ÖV-Güteklassen des Kantons. Zusätzlich sind die topografischen Verhältnisse, die Stadtstruktur sowie das bestehende Fuss- und Velowegnetz berücksichtigt. Aufgrund dieser Anpassung sind die Reduktionsgebiete A und B in ihrer flächigen Ausdehnung leicht grösser als die entsprechenden ÖV-Güteklassen des Kantons. Die konkreten Abgrenzungen berücksichtigen physische Begrenzungen wie Strassen und Bachläufe oder Zonen- und Grundstücksgrenzen.

Sind Abweichungen vom massgeblichen Bedarf möglich?

Besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse, kann eine Abweichung vom massgeblichen Bedarf an Parkplätzen angeordnet werden (Art. 6). So kann bei Schutzobjekten die erforderliche Parkplatzzahl gesenkt oder bei Nutzungen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen die Zahl der zulässigen Parkplätze erhöht werden. Zudem haben die Grundeigentümer die Möglichkeit, mit Carsharing-Angeboten die Parkplatzzahl zu verringern (Art. 7) oder mittels eines Mobilitätskonzeptes autofreies oder autoarmes Wohnen zu ermöglichen (Art. 8 und 9).

Ersatzabgaben

Können die erforderlichen Parkplätze nicht geschaffen werden, sieht das PBG vor, dass der Grundeigentümer eine Ersatzabgabe zu leisten hat (Art. 10 und 11). Die Höhe der Ersatzabgabe wird im Reglement «Parkierung: Bewirtschaftung und Ersatzabgaben» (vgl. Seite 17 f.) festgelegt.

Bewirtschaftung

Die Bewirtschaftung von Parkplätzen hat eine Lenkungswirkung in Bezug auf das Verkehrsverhalten und vermindert das Fremdparkieren. Ausserdem reduziert eine einheitliche Bewirtschaftung den Suchverkehr. Für die Kundenparkplätze von grösseren Verkaufsgeschäften sowie Bauvorhaben mit mehr als 30 öffentlich zugänglichen Parkplätzen wird deshalb die Bewirtschaftung festgelegt (Art. 12). Die Höhe der Parkierungsgebühren wird im Reglement zur «Parkierung: Bewirtschaftung und Ersatzabgaben» (vgl. Seite 17 f.) festgelegt.

Wie wird die Zahl der Abstellplätze für Velos, Kinderwagen und Motorräder ermittelt?

Wie bei den Parkplätzen werden auch die erforderlichen Veloabstellplätze abhängig von der Nutzungsart des Gebäudes (Wohnen, Verkaufsgeschäfte, Büro etc.) berechnet (Art. 14). Im Gegensatz zu den Parkplätzen werden nur die minimal erforderlichen Veloabstellplätze festgelegt. Gegen oben dürfen diese überschritten werden. Bei besonderen Verhältnissen ist auch eine Reduktion möglich.

Der Bedarf an Abstellplätzen für Kinderwagen ist stark vom geplanten Wohnungsmix abhängig. Deshalb werden in der APV keine minimalen Werte festgelegt. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens wird jedoch überprüft, ob eine nachvollziehbare Fläche ausgewiesen wird (Art. 15).

Die Zahl der Motorräder ist in den vergangenen Jahren stetig gestiegen. Aufgrund fehlender Abstellplätze werden diese oft in den Veloabstellanlagen parkiert. Dies stellt für beide Nutzergruppen keine befriedigende Lösung dar. Mit der neuen Regelung in der APV soll diesem Umstand Rechnung getragen werden. Die Motorradabstellplätze werden in Relation zu den zu erstellenden Parkplätzen für Personenwagen berechnet (Art. 16).

Lage und Gestaltung

Zum Schluss regelt die Verordnung, wo die Abstellplätze anzuordnen und wie diese auszugestalten sind. Dies stellt beispielsweise sicher, dass in der Veloabstellanlage auch Velos mit Anhänger, Cargo-Bikes oder Kindervelos parkiert werden können.

Vorprüfung und öffentliche Auflage

Im März 2017 wurde der Entwurf der APV dem Amt für Raumentwicklung (ARE) des Kantons Zürich zur Vorprüfung eingereicht.

Die Abstellplatzverordnung lag anschliessend ab 28. Juli 2017 während 60 Tagen öffentlich auf. Während der Auflagefrist konnten sich alle interessierten Personen schriftlich zum Vorhaben äussern und Einwendungen erheben. Innert Frist gingen 34 Einwendungen ein. Einige Anliegen konnten in der überarbeiteten Fassung berücksichtigt werden. Die nicht berücksichtigten Einwendungen sind im «Bericht zu den Einwendungen» umfassend behandelt. Dieser kann im Planungsdossier eingesehen werden (vgl. Hinweis auf Seite 18). Über die Einwendungen hat der Gemeinderat bei der Planfestsetzung gesamthaft entschieden.

Festsetzung durch den Gemeinderat

Der Gemeinderat hat die stadträtliche Vorlage teilweise geändert und die vorliegende Abstellplatzverordnung an der Sitzung vom 21. Januar 2019 mit 15 zu 12 Stimmen festgesetzt.

Inkrafttreten

Stimmen die Stimmberechtigten der Abstellplatzverordnung zu, wird diese der Baudirektion des Kantons Zürich zur Genehmigung eingereicht. Danach publiziert die Stadt Uster die Festsetzung zusammen mit dem Genehmigungsentscheid des Kantons. Nach Abschluss allfälliger Rechtsmittel setzt der Stadtrat die Abstellplatzverordnung in Kraft.

Lehnen die Stimmberechtigten die Abstellplatzverordnung ab, gilt weiterhin die heutige Parkplatzverordnung.

1.5. ABSTELLPLATZVERORDNUNG (APV) STADT USTER (IM WORTLAUT)

Verwendete Abkürzungen

PP	Parkplatz
VA	Velo-Abstellplatz
mBGF	Massgebliche Bruttogeschossfläche: Sie umfasst alle dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren Räume unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen und Sanitärräume samt inneren Trennwänden ohne Aussenwände sowie ohne die nicht anrechenbaren Nebenräume gemäss § 10 der Allgemeinen Bauverordnung (ABV).
LF	Lagerfläche: Sie umfasst die der Lagerung von Waren dienende Nettobodenfläche.
GRF	Gastraumfläche: Sie umfasst die Nettobodenfläche, auf denen sich Gäste zur Bewirtung aufhalten, einschliesslich Thekenbereich.
PBG	Planungs- und Baugesetz
VSS-Norm	Norm des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute

Vorschriften

A. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Art. 1 Inhalt und Geltungsbereich

- ¹ Diese Verordnung legt fest, wie viele Parkplätze für Personenwagen und Abstellplätze für Velos, Kinderwagen, Motorräder und Spezialfahrzeuge auf privatem Grund erforderlich und zulässig sind.
- ² Diese Verordnung gilt für das ganze Gebiet der politischen Gemeinde Uster.

Art. 2 Verhältnis zum übergeordneten Recht

- ¹ Soweit die nachfolgenden Bestimmungen nichts Abweichendes festlegen, gelten die Vorschriften des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) unter Einschluss der ausführenden kantonalen Erlasse.
- ² Vorgehendes kantonales und eidgenössisches Recht bleibt vorbehalten.

B. PERSONENWAGEN

Art. 3 Grundlagen

- ¹ Der massgebliche Bedarf an Parkplätzen berechnet sich in Abhängigkeit der Nutzung und Grösse von Gebäuden und Anlagen (Art. 4) sowie deren Lage (Art. 5). Falls die Voraussetzungen gemäss Art. 7 und Art. 8 erfüllt sind, kann vom massgeblichen Bedarf abgewichen werden.
- ² Bei Gebäuden und Anlagen mit gemischter Nutzungsart wird die Zahl der Parkplätze anteilmässig berechnet.
- ³ Der massgebliche Bedarf an Parkplätzen wird für jede Benutzerkategorie separat berechnet. Ergibt sich aus der Berechnung des massgeblichen Bedarfs an Parkplätzen keine ganze Zahl, wird am Ende der Berechnung jeder Benutzerkategorie ab einem Bruchteil von 0,5 aufgerundet.
- ⁴ Der massgebliche Bedarf an Parkplätzen für Besuchende sowie Kundschaft ist als solcher zu erstellen und entsprechend zu kennzeichnen.
- ⁵ Doppelnutzungen von Parkplätzen können berücksichtigt werden, wenn sie aus den besonderen Umständen begründet sind.
- ⁶ Garagenvorplätze können als Parkplätze angerechnet werden, wenn sie nicht als Zufahrt für Dritt- und Sammelgaragen dienen und keine öffentlichen Interessen, wie etwa der Verkehrssicherheit, entgegenstehen.
- ⁷ Für Personen mit Mobilitätseinschränkungen sind gemäss übergeordnetem Recht Parkplätze vorzusehen. Diese sind dem massgeblichen Bedarf anzurechnen.
- ⁸ Abstellplätze für betriebsnotwendige Nutzfahrzeuge sind zusätzlich zur zu erstellenden Parkplatzzahl in gebotenem Masse vorzusehen.
- ⁹ Flächen für Güterumschlag und Anlieferung sind zusätzlich zur zu erstellenden Parkplatzzahl in gebotenem Masse vorzusehen.

1 BEDARF AN PARKPLÄTZEN

Art. 4 Normbedarf für Parkplätze

Der Normbedarf für Parkplätze berechnet sich wie folgt:

Nutzungsart	Parkplätze für Bewohnende/Beschäftigte	Parkplätze für Besuchende/Kundschaft
Wohnen	1 PP pro 80 m ² mBGF, mindestens 2 PP	1 PP pro 400 m ² mBGF
Verkaufsgeschäfte ¹⁾		
Lebensmittel	1 PP pro 150 m ² mBGF	1 PP pro 30 m ² mBGF
Nicht-Lebensmittel	1 PP pro 200 m ² mBGF	1 PP pro 70 m ² mBGF
Einkaufszentren mit Mischnutzung: Lebensmittel, Restaurant, Mode, etc.	1 PP pro 250 m ² mBGF	1 PP pro 60 m ² mBGF
Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen, Gewerbe und Industrie		
publikumsorientierte Betriebe ²⁾	1 PP pro 80 m ² mBGF	1 PP pro 100 m ² mBGF
nicht publikumsorientierte Betriebe ³⁾	1 PP pro 80 m ² mBGF	1 PP pro 300 m ² mBGF
Fabrikation	1 PP pro 120 m ² mBGF	1 PP pro 750 m ² mBGF
Lagerflächen	1 PP pro 350 m ² LF	–
Gastbetriebe		
Restaurants, Cafés	1 PP pro 100 m ² GRF	1 PP pro 15 m ² GRF
Konferenzräume, Säli	–	1 PP pro 25 m ² GRF
Hotels	1 PP pro 250 m ² mBGF	1 PP pro 80 m ² mBGF
Andere Nutzungen	Der Normbedarf für weitere, in dieser Tabelle nicht definierte Nutzungen wird unter Beachtung der einschlägigen VSS-Normen und kantonalen Wegleitungen/Merkblätter ermittelt.	

Legende

¹⁾ Gemischte Betriebe sind in entsprechende Teile aufzugliedern.

²⁾ z. B. Praxen, Coiffeur, Reisebüro, Post, öffentliche Verwaltung mit Schalterbetrieb

³⁾ z. B. Handwerksbetriebe ohne Ladenbetrieb

Art. 5 Massgeblicher Bedarf an Parkplätzen

¹ Entsprechend der Lage der betroffenen Gebäude und Anlagen wird der massgebliche Bedarf an Parkplätzen in % des Normbedarfs gemäss Art. 4 festgelegt. Der Mindestwert legt die Zahl der minimal erforderlichen Parkplätze fest; der Höchstwert die Zahl der maximal zulässigen Parkplätze. In diesem Rahmen kann die zu erstellende Parkplatzzahl frei bestimmt werden.

Reduktionsgebiet	Bewohnende		Beschäftigte		Besuchende/ Kundschaft	
	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)
Reduktionsgebiet A	40	60	20	45	30	50
Reduktionsgebiet B	55	80	30	60	40	60
Reduktionsgebiet C	70	100	45	85	50	80
Übriges Gebiet	85	110	60	100	70	100

² Für die Abgrenzung der Reduktionsgebiete ist der Plan «Reduktionsgebiete» massgebend.

³ Liegt die Zahl der minimal erforderlichen Parkplätze für Kundschaft im Reduktionsgebiet A bei fünf oder weniger, kann auf die Erstellung respektive den Nachweis der Parkplätze verzichtet werden. Besucherparkplätze für die Nutzungsart Wohnen sind davon ausgenommen.

⁴ Bei Einfamilienhäusern beträgt der Mindestbedarf jeweils ein Parkplatz.

2 ABWEICHUNGEN

Art. 6 Abweichungen vom massgeblichen Bedarf aufgrund öffentlicher Interessen

¹ Besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse, kann eine Abweichung vom massgeblichen Bedarf an Parkplätzen angeordnet werden.

² Ein öffentliches Interesse liegt insbesondere in folgenden Situationen vor (nicht abschliessend):

- Bei einer Erschliessung über ein Strassennetz, bei dem die Immissionsgrenzwerte für Strassenlärm gemäss Lärmschutzverordnung bereits erreicht oder überschritten sind.
- Bei lufthygienischen Sanierungsgebieten, solange der Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid (NO₂) überschritten ist.
- Bei einer Rücksichtnahme auf die bauliche Umgebung und Freiräume in schutzwürdigen Quartieren oder Ortsbildern.
- Bei einer Rücksichtnahme auf Natur- und Heimatschutzobjekte.
- Bei Nutzungen mit besonderem Mobilitätsbedürfnis (z. B. Hauptnutzungszeit ausserhalb der ÖV-Betriebszeiten).

³ Abweichungen nach Abs. 2 sind im baurechtlichen Entscheid zu begründen.

⁴ Diese Anordnung durch die Behörden hat keine Ersatzabgabe gemäss Art. 10 und kein Mobilitätskonzept gemäss Art. 9 zur Folge.

Art. 7 Car-Sharing

- ¹ Ein Parkplatz für Car-Sharing ersetzt vier Parkplätze des massgeblichen Bedarfs für Bewohnende und Beschäftigte. Für den Nachweis ist bei Einreichen des Baugesuchs ein Vertrag mit einer Car-Sharing-Organisation vorzulegen.
- ² Können die Car-Sharing-Parkplätze zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr bereitgestellt werden, sind die zusätzlich notwendigen Parkplätze zu erstellen, oder bei Unmöglichkeit eine Ersatzabgabe gemäss Art. 10 zu leisten.
- ³ Besucher- und Kundenparkplätze sowie Behindertenparkplätze können nicht durch Car-Sharing-Parkplätze ersetzt werden.

Art. 8 Autofreie/autoarme Nutzungen

- ¹ Bauten und Anlagen in den Reduktionsgebieten A, B, und C können unter Nachweis eines reduzierten oder entfallenen Bedarfs von der Pflicht zur Erstellung des minimal erforderlichen Bedarfs an Parkplätzen ganz oder teilweise befreit werden. Der reduzierte oder entfallene Bedarf ist in einem Mobilitätskonzept zu begründen und durch ein Controlling sicherzustellen. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen. Sofern der Nachweis des reduzierten oder entfallenen Bedarfs nicht mehr erbracht werden kann, sind innerhalb zwei Jahren nach Feststellung des Missstandes die notwendigen Parkplätze zu erstellen, oder bei Unmöglichkeit eine Ersatzabgabe gemäss Art. 10 zu leisten.
- ² Bei Wohnnutzungen bis zu zwei Wohneinheiten kann der Nachweis in einem vereinfachten Mobilitätsnachweis erbracht werden.
- ³ Vom massgeblichen Bedarf an Besucher- und Kundenparkplätzen sowie Behindertenparkplätzen kann nicht abgewichen werden.

Art. 9 Mobilitätskonzept

Ein Mobilitätskonzept beinhaltet im Minimum eine Analyse der heutigen Erschliessung der betroffenen Grundstücke und Angaben zum bestehenden und erwarteten Verkehrsaufkommen, zu den Massnahmen sowie Angaben zum Monitoring und Controlling. Der Bezug zwischen den Massnahmen und dem ausgewiesenen reduzierten oder entfallenen Bedarf ist nachvollziehbar darzustellen.

3 ERSATZABGABE

Art. 10 Abgabepflicht, Höhe und Fälligkeit

- ¹ Die Ersatzabgabe ist für jeden nicht nachgewiesenen minimal erforderlichen Parkplatz zu leisten. Die Höhe der Ersatzabgabe richtet sich nach den Vorgaben im Reglement zur «Parkierung: Bewirtschaftung und Ersatzabgaben». Dieses wird durch den Gemeinderat festgesetzt und durch den Stadtrat periodisch den aktuellen Verhältnissen angepasst.
- ² Die Ersatzabgabe ist mit Baubeginn fällig.
- ³ Die Leistung der Ersatzabgabe ergibt keinen Anspruch auf öffentliche Parkplätze.
- ⁴ Die Ersatzabgabe ist vom jeweiligen Grundeigentümer oder Baurechtsnehmer zu leisten.

Art. 11 Rückforderung der Ersatzabgabe

Können sämtliche oder ein Teil der durch die Ersatzabgabe abgelösten Parkplätze nachträglich erstellt oder nachgewiesen werden, können bereits geleistete Ersatzabgaben anteilmässig ohne Zins zurückgefordert werden. Der Rückforderungsanspruch erlischt sieben Jahre nach der die Pflicht zur Ersatzabgabe auslösenden Anordnung.

4 BEWIRTSCHAFTUNG

Art. 12 Parkplatzbewirtschaftung

- ¹ Bei folgenden Nutzungen sind die Besucher- und Kundenparkplätze monetär zu bewirtschaften:
 - a) Verkaufsgeschäfte mit einer Verkaufsfläche von mindestens 500 m²
 - b) Verkaufsgeschäfte im Reduktionsgebiet A mit mehr als fünf Kundenparkplätzen
 - c) Bauvorhaben mit mehr als 30 öffentlich zugänglichen Parkplätzen
- ² Die minimale Höhe der Parkierungsgebühren wird im Baubewilligungsverfahren festgelegt. Diese richtet sich nach dem Reglement zur «Parkierung: Bewirtschaftung und Ersatzabgaben». Dieses wird durch den Gemeinderat festgesetzt und durch den Stadtrat periodisch den aktuellen Verhältnissen angepasst.

C. VELOS, KINDERWAGEN, MOTORRÄDER UND SPEZIALFAHRZEUGE

Art. 13 Grundlagen

- ¹ Der Bedarf an Abstellplätzen für Velos und Motorräder berechnet sich in Abhängigkeit der Nutzung und Grösse der Gebäude und Anlagen (Art. 14 und Art. 16).
- ² Bei Gebäuden und Anlagen mit gemischter Nutzungsart wird die Zahl der Abstellplätze anteilmässig berechnet.
- ³ Der Bedarf an Abstellplätzen wird für jede Benutzerkategorie separat berechnet. Ergibt sich aus der Berechnung des Bedarfs an Abstellplätzen keine ganze Zahl, wird am Ende der Berechnung jeder Benutzerkategorie ab einem Bruchteil von 0,5 aufgerundet.

Art. 14 Bedarf an Velo-Abstellplätzen

¹ Der minimal erforderliche Bedarf an Velo-Abstellplätzen berechnet sich wie folgt:

Nutzungsart	Abstellplätze für Bewohnende/Beschäftigte	Abstellplätze für Besuchende/Kundschaft
Wohnen	1 VA pro 40 m ² mBGF ¹⁾	
Verkaufsgeschäfte ²⁾		
Lebensmittel	1 VA pro 100 m ² mBGF	1 VA pro 30 m ² mBGF
Nicht-Lebensmittel	1 VA pro 100 m ² mBGF	1 VA pro 100 m ² mBGF
Einkaufszentren mit Mischnutzung: Lebensmittel, Restaurant, Mode, etc.	1 VA pro 200 m ² mBGF	1 VA pro 50 m ² mBGF
Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen, Gewerbe und Industrie		
publikumsorientierte Betriebe ³⁾	1 VA pro 100 m ² mBGF	1 VA pro 65 m ² mBGF
nicht publikumsorientierte Betriebe ⁴⁾	1 VA pro 100 m ² mBGF	1 VA pro 400 m ² mBGF
Fabrikation	1 VA pro 220 m ² mBGF	1 VA pro 1000 m ² mBGF
Lagerflächen	1 VA pro 220 m ² LF	–
Gastbetriebe		
Restaurants, Cafés	1 VA pro 100 m ² GRF	1 VA pro 15 m ² GRF
Konferenzräume, Säli	–	1 VA pro 25 m ² GRF
Hotels	1 VA pro 250 m ² mBGF	–
Andere Nutzungen	Der Bedarf für weitere, in dieser Tabelle nicht definierte Nutzungen wird unter Beachtung der einschlägigen VSS-Normen und kantonalen Wegleitungen/Merkblätter ermittelt.	

Legende

¹⁾ Gilt gesamthaft für Bewohnende und Besuchende

²⁾ Gemischte Betriebe sind in entsprechende Teile aufzugliedern.

³⁾ z. B. Praxen, Coiffeur, Reisebüro, Post, öffentliche Verwaltung mit Schalterbetrieb

⁴⁾ z. B. Handwerksbetriebe ohne Ladenbetrieb

² Bei besonderen Verhältnissen (topografische Lage, flächenintensiven Nutzungen, speziellen Nutzungen, usw.) kann auf begründetes Gesuch hin eine Reduktion des minimal erforderlichen Bedarfs bewilligt werden. Abweichungen sind nachzuweisen und im baurechtlichen Entscheid zu begründen.

Art. 15 Bedarf an Kinderwagen-Abstellplätzen

Bei Wohngebäuden mit mehr als zwei Wohnungen sind hinreichend gedeckte Abstellflächen für Kinderwagen bereitzustellen.

Art. 16 Bedarf an Motorrad-Abstellplätzen

- ¹ Der erforderliche Bedarf an Motorrad-Abstellplätzen beträgt minimal 3% und maximal 20% der zu erstellenden Parkplatzzahl gemäss Art. 5.
- ² Bei Wohnnutzungen mit mehr als vier Wohnungen ist im Minimum ein Motorrad-Abstellplatz nachzuweisen.
- ³ Bei besonderen Verhältnissen (flächenintensiven Nutzungen, speziellen Nutzungen, usw.) kann auf begründetes Gesuch hin eine Reduktion des minimal erforderlichen Bedarfs bewilligt werden. Abweichungen sind nachzuweisen und im baurechtlichen Entscheid zu begründen.

D. LAGE UND GESTALTUNG

Art. 17 Personenwagen

- ¹ Die Geometrie der Parkplätze und Erschliessungsflächen richten sich in erster Priorität nach den kantonalen Vorgaben und in zweiter Priorität nach den geltenden VSS-Normen.
- ² Werden die Parkplätze auf einem Drittgrundstück bereitgestellt, sind entsprechende rechtliche Sicherungen durch im Grundbuch anzumerkende Eigentumsbeschränkungen anzuordnen oder gegebenenfalls durch die Bauherrschaft nachzuweisen.
- ³ Oberirdische Parkplatzflächen sind, wo dies angesichts Zonierung, Lage und Umgebung zweckmässig ist, durch eine angemessene Anzahl Bäume und/oder Büsche zu gestalten. Die versiegelte Fläche ist zu minimieren.
- ⁴ Die Auffindbarkeit von Parkieranlagen mit mehr als fünf Kundenparkplätzen ist sicherzustellen.

Art. 18 Velos

- ¹ Die Geometrie der Velo-Abstellplätze und Erschliessungsflächen richten sich in erster Priorität nach den kantonalen Vorgaben und in zweiter Priorität nach den geltenden VSS-Normen.
- ² Velo-Abstellplätze müssen leicht zugänglich und möglichst direkt und fahrend vom Strassennetz aus erreichbar sein.
- ³ Bei Wohnnutzungen sind in der Regel mindestens 20 % des Bedarfs an Velo-Abstellplätzen möglichst direkt beim Eingang zu realisieren.
- ⁴ Velo-Abstellplätze für Kundschaft sind entweder in der Nähe des Eingangs oder zusammengefasst an zentraler Lage anzuordnen.
- ⁵ Bei der Anordnung, Ausgestaltung und Zugänglichkeit von Velo-Abstellplätzen sind die Raumbedürfnisse von Spezialvelos (z.B. Veloanhänger, Cargo-Bikes, Kindervelos oder Tandems) zu berücksichtigen.

Art. 19 Kinderwagen

Die Abstellflächen für Kinderwagen sind in der Nähe des Eingangs und gut zugänglich anzuordnen.

Art. 20 Motorräder

- ¹ Die Geometrie der Motorrad-Abstellplätze und der Erschliessungsflächen richten sich in erster Priorität nach den kantonalen Vorgaben und in zweiter Priorität nach den geltenden VSS-Normen.
- ² Werden die Motorrad-Abstellplätze auf einem Drittgrundstück bereitgestellt, sind entsprechende rechtliche Sicherungen durch im Grundbuch anzumerkende Eigentumsbeschränkungen anzuordnen oder gegebenenfalls durch die Bauherrschaft nachzuweisen.
- ³ Eine angemessene Anzahl an Motorrad-Abstellplätzen ist in der Nähe des Eingangs zu realisieren. Motorrad-Abstellplätze für die Nutzungsart Wohnen sind davon ausgenommen.

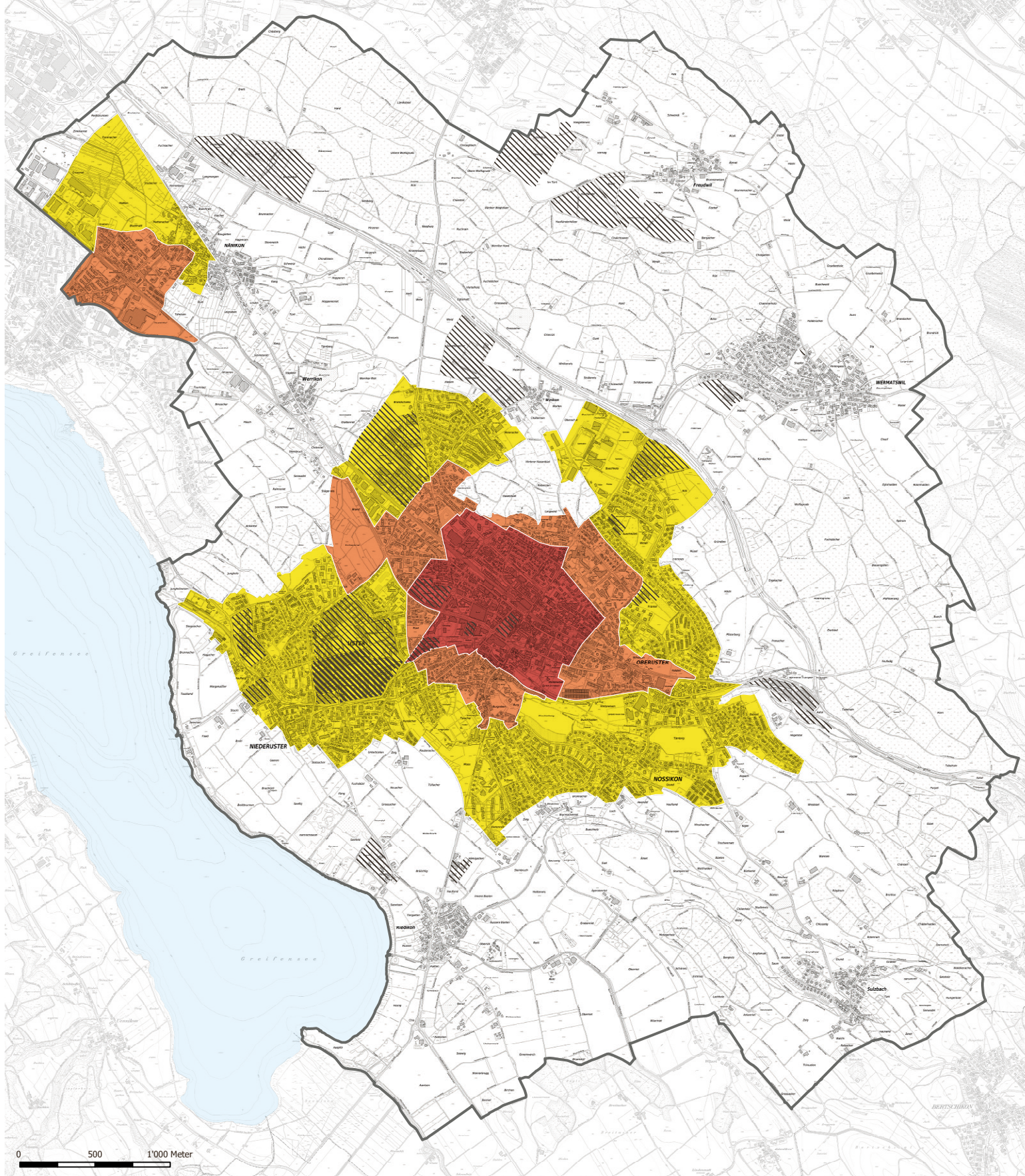
E. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Art. 21 Aufhebung bisherigen Rechts und Inkrafttreten

- ¹ Diese Abstellplatzverordnung ersetzt die bisherige Parkplatzverordnung vom 1. August 1992.
- ² Diese Abstellplatzverordnung wird mit der Publikation der Rechtskraft der kantonalen Genehmigung gültig. Die Stadt Uster publiziert das Datum der Inkraftsetzung gemäss § 6 PBG.

Plan Reduktionsgebiete (Verkleinerung)

Seite 16



ABSTELLPLATZVERORDNUNG (APV)
STADT USTER
REDUKTIONSGBIETE
 FASSUNG BESCHLUSS GEMEINDERAT VOM 21. JANUAR 2019



Reduktionsgebiete

- A
- B
- C

Informativer Inhalt

- Rechtsgültiger Gestaltungsplan

1.6. REGLEMENT ZUR PARKIERUNG: BEWIRTSCHAFTUNG UND ERSATZABGABEN (IM WORTLAUT)

Vorschriften

Der Gemeinderat Uster erlässt gestützt auf § 246 und 247 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) sowie Art. 10 und Art. 12 der Abstellplatzverordnung (APV) folgendes Reglement zur «Parkierung: Bewirtschaftung und Ersatzabgaben»:

A. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Art. 1 Inhalt und Geltungsbereich

- ¹ Das Reglement setzt die Höhe der Parkierungsgebühren für private Parkplätze mit einer Bewirtschaftungspflicht gemäss Art. 12 APV fest.
- ² Das Reglement setzt die Höhe der Ersatzabgabe fest, welche gemäss Art. 10 APV für jeden nicht nachgewiesenen minimal erforderlichen Parkplatz zu leisten ist.
- ³ Dieses Reglement gilt für das ganze Gebiet der politischen Gemeinde Uster.

B. ERSATZABGABE

Art. 2 Höhe der Ersatzabgabe

Die Höhe der Ersatzabgabe richtet sich nach der Lage der entsprechenden Gebäude und Anlagen. Für die Abgrenzung der Reduktionsgebiete ist der Plan «Reduktionsgebiete» zur Abstellplatzverordnung massgebend.

Reduktionsgebiet	Abgabe pro Parkplatz in Franken
Reduktionsgebiet A	40 000.–
Reduktionsgebiet B	30 000.–
Reduktionsgebiet C	25 000.–
Übriges Gebiet	25 000.–

C. BEWIRTSCHAFTUNG

Art. 3 Höhe der Parkgebühr für private Parkplätze mit einer Bewirtschaftungspflicht

- ¹ Für die ersten 30 Minuten Parkzeit ist das Erheben einer Parkgebühr fakultativ.
- ² Ab 30 Minuten beträgt die Parkgebühr für jede angebrochene Stunde mindestens ein Franken. Die Gebührenpflicht gilt während den Öffnungszeiten der jeweiligen Nutzung mindestens Montag bis Samstag von 08.00 bis 20.00 Uhr.
- ³ Bei besonderen Verhältnissen kann auf begründetes Gesuch hin eine Reduktion der gebührenpflichtigen Zeiten bewilligt werden.

D. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Art. 4 Inkrafttreten

Dieses Reglement wird mit dem Inkrafttreten der Abstellplatzverordnung (APV) gültig.

Die Verordnung, der Plan Reduktionsgebiete, das Reglement zur Parkierung, der Bericht gemäss Art. 47 RPV und der Bericht zu den Einwendungen liegen in der Abteilung Bau der Stadt Uster, Oberlandstrasse 78, 3. Stock, Schalter Stadtraum und Natur, während der ordentlichen Öffnungszeiten zur Einsicht auf:

Montag bis Donnerstag: 08.00–11.30 Uhr / 13.30–16.30 Uhr

Freitag: 08.00–14.00 Uhr durchgehend

Gleichzeitig können die Unterlagen auf www.uster.ch/apv eingesehen werden.

2. MEINUNG DER MEHRHEIT DES GEMEINDERATES

verfasst vom Stadtrat

Ja zur Abstellplatzverordnung (APV), weil diese neue Mobilitätsformen zulässt und den Bedürfnissen der Wirtschaft Rechnung trägt.

Die Parkplatzverordnung stammt aus dem Jahr 1992 und ist somit veraltet. In den letzten 27 Jahren hat sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung verändert, die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr wurde markant verbessert. S-Bahnen und Busse verkehren in Uster heute im Viertelstundentakt.

Damit die Abstellplatzverordnung vom Kanton genehmigt wird, muss sie nebst den Regelungen im Planungs- und Baugesetz auch den Festlegungen im kantonalen Richtplan gerecht werden: Dieser sieht vor, dass mindestens die Hälfte des zusätzlichen Verkehrsaufkommens vom öffentlichen Verkehr getragen werden soll und die Zentrumsgebiete – dazu zählt auch das Zentrum von Uster – einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen dieses Ziels zu leisten haben.

Die Kernanliegen der Motion – autofreie und autoarme Siedlungen zu ermöglichen und die maximal zulässige Parkplatzzahl festzulegen – sind in der Abstellplatzverordnung verankert. Ebenso eine Erhöhung der erforderlichen Abstellplätze für Velos.

Die vorliegende Verordnung ist ein für Uster massgeschneidertes Regelwerk. Bei der Erarbeitung der Reduktionsgebiete hat der Stadtrat nebst der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr auch die örtlichen Verhältnisse berücksichtigt. Um besser auf die Bedürfnisse der Wirtschaft einzugehen, hat der Gemeinderat die Maximalwerte für Beschäftigte angepasst und damit die Zahl der zulässigen Parkplätze erhöht. Im Hinblick auf ein fussgängerfreundliches Zentrum hat demgegenüber der Gemeinderat die Regelungen zu den Kundenparkplätzen im Zentrum verschärft, damit das Zentrum nicht mit Mehrverkehr belastet wird.

Mit der vorliegenden Abstellplatzverordnung wurde ein Kompromiss gefunden, der den Anliegen der Wirtschaft entspricht und gleichzeitig aktuelle Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigt.

Aus diesen Gründen empfiehlt die Mehrheit des Gemeinderates ein Ja zur Vorlage.

3. MEINUNG DER MINDERHEIT DES GEMEINDERATES

verfasst von der Minderheit des Gemeinderates

Die neue Abstellplatzverordnung (APV) reduziert die maximal zulässige Anzahl Parkplätze auf privaten Grundstücken für Bewohner und für Angestellte um bis zu 50%. Diese massive Reduktion ist für Uster als Wohnort und Wirtschaftsstandort schädlich. Sie führt zudem zu einer Verteuerung der Parkplätze und zu mehr Suchverkehr. Ohne Not beschneidet die APV unsere Mobilitätsfreiheit und hemmt Investitionen. Gemeinderatsmitglieder aus den Parteien FDP, SVP, EDU und BPU lehnen die APV aus diesen Gründen ab. Sie sind der Meinung, dass die Stimmbevölkerung über diese Verordnung entscheiden soll und haben deshalb das Parlamentsreferendum ergriffen.

Die Gemeinderatsmitglieder setzen sich für gute Rahmenbedingungen für die Ustermer Unternehmen ein. Nur dann schaffen diese Arbeitsplätze und Lehrstellen und tragen mit ihrer Wertschöpfung massgeblich zu einem prosperierenden Uster bei. Die APV erreicht jedoch das Gegenteil.

Nein zum Standortnachteil für Wirtschaft und Gewerbe

Die Anzahl Parkplätze wird um bis zu 50% zulasten von Angestellten und somit der Gewerbetreibenden reduziert. Die APV führt dadurch zu einem Nachteil im Standortwettbewerb. Statt Betriebe mit vielen Arbeitsplätzen, werden solche mit grosser Fläche bei der Bemessung der Mitarbeiterparkplätze bevorzugt. Dies widerspricht dem Ziel der Verdichtung, indem wertschöpfungsintensive Betriebe benachteiligt und Lagerhallen gefördert werden.

Nein zu erhöhten Parkplatzpreisen

Die maximal zulässige Anzahl Parkplätze bei Wohnliegenschaften wird auf dem gesamten Stadtgebiet um bis zu 50% reduziert. Ein solch knappes Angebot verteuert die Parkplätze zwangsläufig, sofern Mieter überhaupt noch einen Parkplatz erhalten. Jede Einwohnerin und jeder Einwohner soll in Uster bei Bedarf Zugang zu einem Parkplatz haben und diesen auch bezahlen können.

Nein zum Angriff auf die individuelle Mobilität

Die APV ist auch nachteilig für Fahrzeuge mit klimafreundlichem Antrieb. Das Hauptziel der APV besteht darin, den motorisierten Individualverkehr generell stark einzuschränken und die Bevölkerung zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr und das Velo zu drängen. Jede Ustermerin und jeder Ustermer soll aber auch in Zukunft selber über sein Fortbewegungsmittel entscheiden dürfen.

Nein zu einer unkoordinierten Regulierung

Die APV greift der umfassenden Verkehrsplanung des Projekts «Stadtraum 2035» unnötigerweise vor. Die geltende Parkplatzverordnung hat sich bewährt; eine Überarbeitung ist nicht dringend und zum jetzigen Zeitpunkt völlig ineffizient.

Nein zu mehr Suchverkehr im Stadtzentrum

Uster hat bereits heute weniger Fahrzeuge pro Einwohner als z.B. Volketswil, Dübendorf oder Wetzikon, dies dank hervorragendem öffentlichem Verkehr. Eine Reduktion der Parkplätze bei Privathaushalten und Geschäften verursacht störenden Suchverkehr im Zentrum und sorgt auf den Hauptachsen und vor den Barrieren für noch längere Wartezeiten. Die APV löst kein Verkehrsproblem, sondern verursacht nur neue. Die APV ist ein Ergebnis fehlgeleiteter Umlagerungspolitik und daher unnötig.

Nein zur Einschränkung der Stadtentwicklung

Statt Anreize für Investitionen zu schaffen, werden Investoren in ihrer Freiheit massiv eingeschränkt und abgeschreckt. Kein Bauherr erstellt unnötig viele Parkplätze. Uster soll sich auch in Zukunft entwickeln können; eine solch rigorose Abstellplatzverordnung verhindert dies.

Aus diesen Gründen wehren wir uns mit einem Referendum gegen die Abstellplatzverordnung und den damit verbundenen Parkplatzabbau. Das Referendumskomitee empfiehlt daher ein Nein zur Vorlage.

4. EMPFEHLUNG AN DIE STIMMBERECHTIGTEN

Der Gemeinderat hat die Abstellplatzverordnung (APV) und das Reglement zur Parkierung: Bewirtschaftung und Ersatzabgaben an seiner Sitzung vom 21. Januar 2019 mit 15 zu 12 Stimmen festgesetzt.

Die Mehrheit des Gemeinderates und der Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Vorlage anzunehmen.

Eine Minderheit des Gemeinderates hat das Parlamentsreferendum ergriffen und empfiehlt den Stimmberechtigten, die Vorlage abzulehnen.

