

Vernehmlassungsantwort zur Weisung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen

Grundsätzliches

Die Grünen Kanton Zürich unterstützen die Absicht, die Zahl der Pflichtparkplatzzahlen weiter zu senken. Der verbindliche Einbezug der Pflichtparkplatzzahl für Bewohnerinnen und Bewohner ist sinnvoll. Die Regelung bezüglich Veloparkplätze schliesst eine heutige Lücke. Es wird auch begrüsst, dass neu die verbindliche Form der "Weisung" anstelle der bisherigen "Wegleitung" gewählt wird.

Hingegen ist es nicht angebracht, die Verschärfung der bisherigen Regelung in Gemeinden des Typ 2 und Typ 2 bel. mit einer Lockerung in den übrigen 115 Gemeinden (Typ 1), für welche neu keine Maximalzahl mehr vorgegeben werden soll, zu erkaufen. Die Grünen verlangen auch für Gemeinden des Typ 1 das Festlegen der Maximalzahl in Abhängigkeit der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, wie es in der bisherigen Wegleitung bereits aufgezeigt wurde.

Anträge - Allgemeines:

Antrag:

Die Fristen werden wie folgt festgelegt: Für Gemeinden Typ 2 gilt generell die Anpassung bis Ende 1999. Für Gemeinden des Typs 1 gilt eine Frist bis Ende 2002.

Begründung:

Der neue Massnahmenplan wurde 1996 festgesetzt. Im Bereich Verkehr sind Massnahmen dringlich. Die Fristen sollen für die Anpassung der Regelungen in den Gemeinden genügen, jedoch nicht unnötig ausgedehnt werden.

Antrag:

Die Weisung gilt für alle Bauten, Anlagen und baulichen Änderungen gemäss § 243 PBG.

Begründung:

Auch bei erheblichen Umbauten ist die Zahl der Parkplätze anzupassen. Im Vorwort zur Weisung steht darum auch zu Recht: "Diese Regelungen führten oft dazu, dass bei grösseren Neu- und Umbauvorhaben grosse Zahlen neuer Beschäftigten- und Besucher-parkplätze erstellt wurden." Diesem Umstand ist mit der Weisung Rechnung zu tragen.

Anträge zu den einzelnen Kapiteln:

1. Bestimmung des Grenzbedarfs (S. 4)

Der Übergang von der BGF zu mGF wird unterstützt.

Antrag

Verkaufsgeschäfte, Lebensmittel 1 PP / 40 m2 mGF für BesucherInnen und Kunden

Verkaufsgeschäfte, Nicht-Lebensmittel 1 PP / 100 m2 mGF

Begründung:

Die bisherigen Zahlen sollen beibehalten werden. Gerade im Bereich Einkaufen muss der Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs verändert werden. Der wachsende Freizeit-/Einkaufsverkehr verlangt nach einem zurückhaltenden Parkplatzangebot.

Antrag

Spezialnutzungen, Einkaufszentren 1 PP / 100 m2 mGF

Begründung:

Einkaufszentren sollen den Nicht-Lebensmittel-Geschäften gleichgestellt werden. Bekanntlich haben diese Zentren häufig eine grosse nicht direkt für den Verkauf genutzte Fläche. Der Bereich Freizeit und Einkaufen erlangt immer grössere Bedeutung bezüglich Verkehrserzeugung und eine vermehrte Steuerung des Verkehrsaufkommens ist dringend nötig.

Spezialnutzungen, Kino, Kultstätten, Saalbauten, usw. werden von Fall zu Fall bestimmt aufgrund SN 641 400, unklar ist, ob auch dort die Reduktionen gemäss Tabelle 4 (S.7) angewendet werden. Für die Grünen ist es unumgänglich, dass auch für diese wichtigen Bauten im Freizeitbereich entsprechende Reduktionen bei der Zahl der Parkplätze vorgenommen werden.

4. Bestimmung des massgeblichen Bedarfs

Der Einbezug der Parkplätze für Bewohnerinnen und Bewohner wird unterstützt.

Antrag

Der massgebliche Bedarf darf nie - in keiner Benützerkategorie und unabhängig von der öV-Erschliessung - mehr als 100 % betragen.

Begründung:

Der Grenzbedarf ergibt sich aus der Erschliessung in Abhängigkeit von der Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks und zwar dann, wenn ein Gebiet ausschliesslich mit dem PW erschlossen wird. Es ist nicht einzusehen, weshalb darüberhinaus noch mehr Park-plätze erstellt werden sollen. Bekanntlich ist die Zahl der Parkplätze ja mitverantwortlich dafür, ob das Auto benützt wird oder nicht. Zudem ergeben sich aus dem durchschnitt-lichen Wohnflächenbedarf und der Anzahl Abstellplätze pro Fläche (80m² mGF für Wohnungen) 625 Fahrzeugabstellplätze pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohner. Diese Zahl liegt weit über dem Durchschnitt von 452 PW pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohner. Auch deshalb ist es nicht gerechtfertigt den Grenzbedarf noch zu überschreiten.

Antrag

Für Gemeinden des Typ 1 wird eine maximale Prozentzahl beibehalten, gemäss der bisher gültigen Wegleitung und zusätzlich analog für Bewohnerinnen und Bewohner.
(BewohnerInnen: 60, 70, 80, 100, 100. Beschäftigte: 40, 50, 75, 100, 100. Besucher, Kundinnen: 50, 60, 80, 100, 100.) Die Zahl der Pflichtparkplätze für BewohnerInnen wird bei "keine Güteklasse" auf 90 (statt 100) festgesetzt.

Begründung:

Auch für kleinere Bauprojekte dürfen in den 115 Gemeinden des Typ 1 nicht unbegrenzt Parkplätze erstellt werden. Die Lockerung gegenüber der bisherigen Wegleitung ist nicht sinnvoll. Die zusätzlichen Parkplätze würden nicht nur in den weniger belasteten länd-licheren Gemeinden zu zusätzlichen Motorfahrzeugfahrten führen, sondern auch in den Gemeinden Typ 2 und Typ 2 belastet.

Fraglich ist, ob es bei den Gemeinden Typ 2 bel. Gebiete gibt, welche bezüglich öV-Erschliessung in keine Güteklasse eingeteilt werden können? Diese Zeile könnte vermutlich weggelassen werden, bzw. die öV-Erschliessung wäre dringend.

Die Regelung für Grossprojekte in den Gemeinden des Typ 1 wird unterstützt.

Antrag Absatz Berücksichtigung weiterer spezieller Verhältnisse

Für besondere Fälle soll die Möglichkeit 0% Parkplätze für Bewohnerinnen und Bewohner ausdrücklich vorgesehen werden.

Begründung:

Es sollen Bauten für Wohnformen, welche bewusst auf motorisierten Individualverkehr verzichten, nicht mit der Erstellung von Parkplätzen bzw. Abgaben belastet werden.

Antrag Absatz Berücksichtigung weiterer spezieller Verhältnisse

Velo- und Fussgängerverkehr: statt Reduktion um 5 - 10 % Reduktion um 20 - 40 %

Begründung:

Eine Reduktion der Parkplatzzahl um 5 - 10% ist allzu gering bei deutlich mehr Velo- und Fussgängerverkehr.

5. Bedarf an Veloabstellplätzen

Antrag Tabelle 5

"Velo ist kein allgemein akzeptiertes Verkehrsmittel" und "Velo ist populär" streichen

Begründung:

Die Einstufung der Gemeinden aufgrund der Topographie und der Veloinfrastruktur ist sinnvoll, während die vorhandene bzw. nicht vorhandene Popularität des Velos höchstens Auskunft darüber gibt, ob das Velo zusätzlich gefördert werden muss. Die Förderung des Veloverkehrs muss Ziel sein, wo die Verhältnisse günstig sind.

Antrag Ergänzung des Textes S.8 unterhalb der Tabelle, 1. Absatz

..... Die Gemeinden können in ihren kommunalen Erlassen bezogen auf die örtliche Situation und unter Berücksichtigung der anzustrebenden Förderung des Veloverkehrs konkrete Werte innerhalb der Bandbreiten festlegen.

Begründung:

Es geht nicht nur darum, die heutigen Verhältnisse miteinzubeziehen, es soll auch die sinnvolle Massnahme "Förderung des Veloverkehrs" berücksichtigt werden.

Antrag Ergänzung des Textes S.8 unterhalb der Tabelle, 3. Absatz, neu:

Veloabstellplätze müssen gut zugänglich sein. Bei öV-Haltestellen sind zusätzlich die Sicherheitsvorkehrungen besonders wichtig. Die Gemeinden haben qualitative Anforderungen an Lage, Ausgestaltung und Zufahrten der Veloabstellanlagen zu stellen.

Begründung:

Als Grundsatz soll festgehalten werden, dass Veloabstellplätze (für alle Nutzungsarten) gut zugänglich sein müssen. Die qualitativen Anforderungen an Veloabstellplätze sind verbindlich zu stellen, "sollen" genügt nicht.

Antrag Tabelle 6

Wohnen: Stufen A-C 1 VP / 20 m² mGF (statt 40)

Begründung:

Ob das Velo benützt wird oder nicht, ist in hohem Masse abhängig von der Verfügbarkeit des Velos am Wohnort, Hindernisse, wie zu kleine Veloabstellräume sind zu eliminieren. Wer sein Velo zuerst aus dem Keller holen muss und z.B. über das Treppenhaus hinaufzutragen hat, benützt es weniger häufig. Besonders unhaltbar ist es, wenn die Velos einer ganzen Familie über Treppen hinaufgetragen werden müssen. Gerade für Familien braucht

es deutlich mehr Veloparkplätze als 1/40 m². Ausserdem gibt es je länger je mehr Velofahrer, Liegevelos u.ä. welche im Veloabstellraum zusätzlichen Platz beanspruchen.

Antrag Tabelle 6

Alle Zahlen der mGF in Tabelle 6 der Abschnitte a) Verkaufsgeschäfte, b) Büro, Dienstleistungen, usw. sind um 30 % zu reduzieren.

Begründung:

Diese Zahlen sind eindeutig zu hoch angesetzt.

Antrag

Für Einkaufszentren sind Zahlen vorzugeben. Analog der Verkaufsgeschäfte Nicht-Lebensmittel.

Begründung:

Generelle Vorgaben dürfen für stark verkehrserzeugende Anlagen, wie Einkaufszentren nicht fehlen.

Grüne Partei Kanton Zürich, VP, tb