

An den Grossen Gemeinderat

## Winterthur

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend wirtschaftlichen und verkehrlichen Auswirkungen von Autoparkplätzen, eingereicht von Gemeinderäten R. Diener (Grüne) und Ch. Baumann (SP)

---

Am 30. Juni 2015 reichten die Gemeinderäte Reto Diener (Grüne) und Christoph Baumann (SP) folgende Schriftliche Anfrage ein:

*«Im Oktober findet die Abstimmung über die neue Parkplatz-Verordnung statt. Die Vorlage wird vom Stadtrat abgelehnt. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:*

- Die Erhebung der Auswirkungen von Autoparkplätzen für Beschäftigte im Zentrum Winterthurs hat gezeigt (Interpellation 13/015), dass bis zu 40% des Verkehrsvolumens während den Hauptverkehrszeiten durch diese ausgelöst werden. Wie wirkt sich die Schaffung von beispielsweise 5000 zusätzlichen Arbeitsplätzen in den Zentrumsarealen auf den Verkehr zu Stosszeiten aus (durchschnittliche Stauzeit), wenn diese Arbeitsplätze durch den motorisierten Individualverkehr bzw. zusätzliche Parkplätze erschlossen werden?*
- Heute stehen Gewerbetreibende (Handwerker, Transportdienste, etc.) auf den Hauptstrassen Winterthurs oft im Stau. Kann eine Aussage darüber gemacht werden, wieviel volkswirtschaftlicher Schaden (neben den Zahlen, die Stadtbuss gemäss parlamentarischen Zielvorgaben ausweist) dadurch ausgelöst wird?*
- Der kommunale Verkehrsrichtplan legt fest, dass bis 2025 eine Modalsplitverschiebung von 8% zugunsten von öffentlichem und Langsamverkehr zu erfolgen hat. Die Parkplatzverordnung adressiert diese Thematik mit einer zurückhaltenderen Bewilligungspraxis von Autoparkplätzen. Mit welchen Massnahmen will der Stadtrat eine Entlastung des Strassenraumes zugunsten vermehrtem Platz für Bus und Velo anstreben?»*

**Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:**

### **1. Ausgangslage**

#### **1.1 Wirtschafts- und verkehrspolitische Zielsetzungen**

Gemäss neuer 12-Jahres-Strategie des Stadtrates ist ein Ziel, die Schaffung neuer Arbeitsplätze durch gute Rahmenbedingungen zu fördern und bestehende Arbeitsplätze zu erhalten. Über 5'000 zusätzliche Arbeitsplätze würde sich der Stadtrat sehr freuen. Nach Auffassung des Stadtrates sollte eine «Neue Parkplatzverordnung» gerade für die Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen auch einen Beitrag leisten, indem sie mehr Flexibilität bei der Erstellung und Erhaltung von Parkplätzen ermöglicht. Deshalb hat der Stadtrat von den 26 Anträgen im Grossen Gemeinderat anlässlich der Parlamentsdebatte vom 13. April auch diejenigen unterstützt, die eine wirtschaftsfreundlichere Ausgestaltung zum Ziel hatten. Von diesen Anträgen fand aber nur ein einziger eine Mehrheit im Grossen Gemeinderat. Dabei handelte es sich erst noch um einen Antrag (Verankerung Bestandesgarantie), der vom

Stadtrat nicht unterstützt werden konnte (rechtlich fragwürdig). Deshalb empfiehlt der Stadtrat den Stimmberechtigten nun, die Vorlage abzulehnen.

## **1.2 Parkplatzverordnung**

Die städtische Parkplatzverordnung aus dem Jahr 1986 wird nicht mehr angewendet. Heute gilt für die Berechnung des Parkplatzbedarfs eine Dienstanweisung des Stadtrates von 2011 als Übergangslösung, die sich auf die kantonale Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen von 1997 stützt. Mit einer erheblich erklärten Motion hat der Grosse Gemeinderat den Stadtrat Ende 2011 aufgefordert, eine neue Parkplatzverordnung auszuarbeiten und zum Beschluss vorzulegen. Der Grosse Gemeinderat hat am 13. April 2015 (mit 30 zu 25 Stimmen) einer neuen Parkplatzverordnung (PPVO) zugestimmt. Gegen diesen Beschluss wurde das Behördenreferendum ergriffen. Deshalb kommt es am 18. Oktober 2015 zu einer Volksabstimmung über die neue PPVO. Der Stadtrat empfiehlt Ablehnung, da die neue PPVO seiner Ansicht nach, wie oben ausgeführt, in der vorliegenden Fassung für das Gewerbe zu einschränkend ist.

## **2. Kantonale Wegleitung<sup>1</sup> und Dienstanweisung des Stadtrates 2011**

Das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) regelt in den §§ 242 bis 247 die Erstellungspflicht von Fahrzeugabstellplätzen. So hält § 242 fest: «Die Bau- und Zonenordnung legt die Zahl der Abstellplätze für Verkehrsmittel, insbesondere für Motorfahrzeuge, fest, die nach den örtlichen Verhältnissen, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach Ausnutzung und Nutzweise des Grundstücks für Bewohner/innen und Besucher/innen erforderlich sind. ... Besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse, insbesondere des Verkehrs oder des Schutzes von Wohngebieten, Natur- und Heimatschutzobjekten, Luft und Gewässern, kann die Zahl der erforderlichen Plätze tiefer angesetzt und die Gesamtzahl begrenzt werden.»

Mit der Wegleitung zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen zeigt die Baudirektion auf, wie diese gesetzlichen Anforderungen sowohl im Einzelfall bei der Beurteilung von Grossprojekten als auch allgemein bei der Ausarbeitung kommunaler Parkplatzreglemente erfüllt werden können. Verschiedene Gerichte haben in der Zwischenzeit ihre Entscheide auf der Basis dieser Wegleitung begründet. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens in Winterthur ist somit immer zu prüfen, ob mindestens die Vorgaben der Dienstanweisung, der Wegleitung oder anderer planungsrechtlicher Grundlagen (z.B. Gestaltungspläne) eingehalten sind.

Mit einer Dienstanweisung im Jahr 2011 hat der Stadtrat den Handlungsspielraum, den die kantonale Wegleitung zulässt, verbindlich definiert. Damit wird eine gleiche Behandlung der Gesuchstellenden betreffend Berechnung des Parkplatzbedarfs im Baubewilligungsverfahren gewährleistet.

## **3. Faktoren für die Berechnung des Parkplatzbedarfs**

Gemäss Wegleitung wird die Zahl der Parkplätze entsprechend der Güteklasse eines Gebietes (Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr) in Prozent des Grenzbedarfs ermittelt.

---

<sup>1</sup> Baudirektion Kanton Zürich: Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen, Oktober 1997

### 3.1 Grenzbedarf

Der Grenzbedarf gemäss Wegleitung ist aus untenstehender Tabelle ersichtlich.

Nutzungsart: Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen, Gewerbe und Industrie	Parkplätze für Beschäftigte	Parkplätze für Besucher/innen und Kunden
Publikumsorientierte Betriebe (z.B. Praxen, Coiffeur, Reisebüro)	1 PP / 80 m <sup>2</sup> mGF	1 PP / 100 m <sup>2</sup> mGF
Nicht publikumsorientierte Betriebe	1 PP / 80 m <sup>2</sup> mGF	1 PP / 300 m <sup>2</sup> mGF
Industrielle und gewerbliche Fabrikation	1 PP / 150 m <sup>2</sup> mGF	1 PP / 750 m <sup>2</sup> mGF
Lagerflächen	1 PP / 300 m <sup>2</sup> mGF	--

Abbildung: Grenzbedarf (PP = Parkplatz; mGF = massgebliche Geschossfläche)

### 3.2 Qualität der Erschliessung

Zwei einfach zu bestimmende Kriterien bilden die Grundlage für die gebietsweise Ermittlung der Qualität der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr:

- die Bedienungsqualität der Haltestelle (Haltestellenkategorie)
- die Erreichbarkeit der Haltestelle (Fusswegdistanz zur Haltestelle)

Die Ermittlung der Haltestellenkategorien ist aus untenstehender Tabelle ersichtlich.

Kursintervall	Art des Verkehrsmittels			
	Qualitätsgruppe A		Qualitätsgruppe B	
	Bahnknoten	Bahnlinie	Tram, städt. Bus, Regionalbus	Ortsbus, Quartierbus
< 5 Min.	I	I	II	III
5 – 9 Min.	I	II	III	IV
10 – 19 Min.	II	III	IV	V
20 – 39 Min.	III	IV	V	V
40 – 60 Min.	IV	V	V	-

Abbildung: Ermittlung der Haltestellenkategorien

Die Fusswegdistanz und Ermittlung der Güteklasse ist aus untenstehender Tabelle ersichtlich.

Haltestellenkategorie	Erreichbarkeit der Haltestellen (Distanzen)			
	< 300 m	300 – 500 m	501 – 750 m	751 – 1000m
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D
III	Klasse B	Klasse C	Klasse D	-
IV	Klasse C	Klasse D	-	-
V	Klasse D	-	-	-

Abbildung: Güteklassen der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr

### 3.3 Gemeindetypisierung

Die Wegleitung unterscheidet zwischen zwei Gemeindetypen:

- Typ 1: Gemeinden ohne ausgeprägte Zielgebiete des Verkehrs (vor allem ländliche Wohngemeinden)
- Typ 2: Gemeinden mit ausgeprägten Zielgebieten (Zentrums- und Arbeitsplatzgemeinden)

Die Stadt Winterthur gehört zum zweiten Typ.

### 4. Bestimmung des massgeblichen Bedarfs

Entsprechend der Güteklasse eines Gebietes (vgl. 3.2) wird die Zahl der Parkplätze in Prozent des Grenzbedarfs (vgl. 3.1) ermittelt. Gemeinden des Typs 2 legen für Zielgebiete die Zahl der minimalen und der maximalen zulässigen Parkplatzangebote fest. Die Spannweite zwischen den beiden Werten belässt den Bauherrschaften den notwendigen Spielraum für den Einzelfall.

Güteklasse ÖV-Erschliessung	Benützerkategorie: Beschäftigte		Benützerkategorie: Besucher/innen und Kunden	
	min. %	max. %	min. %	max. %
Klasse A	20	30	30	45
Klasse B	30	45	40	60
Klasse C	45	65	50	80
Klasse D	60	90	70	100
Keine Güteklasse	90	110	90	110

Abbildung: Massgeblicher Bedarf in % des Grenzbedarfs

Gemäss Wegleitung sind zudem weitere spezielle Verhältnisse zu berücksichtigen, die zu einer zusätzlichen Reduktion des massgeblichen Bedarfs führen können. Dazu gehören unter anderem eine übermässige Luftbelastung oder sich abzeichnende Überlastungen auf dem übergeordneten Strassennetz. Das kantonale Planungs- und Baugesetz würde es sogar erlauben, bei bestehenden Bauten und Anlagen ohne Zusammenhang mit baulichen oder nutzungsmässigen Änderungen, die Aufhebung von Abstellplätzen zu verlangen, «wenn der bisherige Zustand regelmässig Verkehrsstörungen oder andere Übelstände bewirkt oder wenn die Beschäftigtenparkplätze die festgesetzte Gesamtzahl erheblich überschreiten» (Art. 243 Abs. 2 PBG).

Im Perimeter des Gestaltungsplans Umfeld Hegi lassen sich rund 62'000 m<sup>2</sup> Büroflächen realisieren, **was der Grössenordnung von einem Drittel der in der Anfrage postulierten 5'000 Arbeitsplätze entspricht**. An diesem Beispiel kann aufgezeigt werden, wie viele Parkplätze bei Anwendung der kantonalen Wegleitung dadurch geschaffen werden können resp. müssen:

Massgebliche Geschossflächen (Annahme):	62'000 m <sup>2</sup>
Güteklasse (Annahme):	B (30 % min. bis 45 % max.)
Grenzbedarf für Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen (nicht publikumsorientierte Betriebe)	1 PP / 80 m <sup>2</sup> mGF (Beschäftigte) 1 PP / 300 m <sup>2</sup> mGF (Besucher/innen und Kunden)

Berechnung Grenzbedarf	$62'000 \text{ m}^2 : 80 \text{ m}^2 = 775 \text{ PP (Beschäftigte)}$ $62'000 \text{ m}^2 : 300 \text{ m}^2 = 207 \text{ PP (Kunden)}$
Berechnung massgeblicher Bedarf Beschäftigte	Min: 30 % von 775 = 233 PP Max. 45 % von 775 = 349 PP
Berechnung massgeblicher Bedarf Besucher/innen und Kunden	Min: 40 % von 207 = 83 PP Max. 60 % von 207 = 124 PP
<b>Berechnung massgeblicher Bedarf Total</b>	<b>Min. 316 PP (Wert Dienstanweisung 2011)</b> <b>Max. 473 PP</b>

Mit diesem Rechenbeispiel führen 5'000 zusätzliche Arbeitsplätze mit Anwendung der kantonalen Wegleitung zu maximal 1'400 (max. 473 PP x 3) Parkplätzen. Mit der heutigen Bewilligungspraxis (kantonale Wegleitung und Dienstanweisung 2011) wären für das mit dem ÖV gut erschlossene obige Beispiel (Umfeld Hegi liegt im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze) ungefähr 950 (316 PP x 3) Parkplätze möglich. D.h. der durch die Arbeitsplätze erzeugte Verkehr muss sich so oder so zu einem wesentlichen Teil über den öffentlichen sowie den Langsamverkehr abwickeln.

## 5. Stark verkehrserzeugende Nutzungen

Einen Spezialfall stellen stark verkehrserzeugende Nutzungen dar. Dazu gehören zum Beispiel Einkaufszentren, Begegnungsstätten mit grossem Publikumsverkehr oder Bauvorhaben mit mehr als 500 Parkplätzen, bei denen eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) Pflicht ist. Meistens stellen bei diesen Nutzungen aber nicht die Parkplätze für die Beschäftigten (Stossrichtung der vorliegenden Schriftlichen Anfrage) ein Problem dar, sondern die Kundenparkplätze. Der Stadtrat möchte stark verkehrserzeugende Nutzungen an geeignete Standorte lenken. Er hat dem Grossen Gemeinderat darum beantragt, vier Eignungsgebiete (Gebiete Steig, Auwiesen Ost, Auwiesen West, Rosenberg) für stark verkehrserzeugende Nutzungen festzulegen (GGR 2015/040).

## 6. Zentrumsgebiete von kantonaler Bedeutung

Bei der ersten Frage der Schriftlichen Anfrage wird Bezug auf sogenannte Zentrumsareale genommen. Für die Beantwortung geht der Stadtrat von den zwei Zentrumsgebieten von kantonaler Bedeutung (Oberwinterthur / Grüze und Stadtmitte) aus.

### 6.1 Urbanes Zentrum Neuhegi-Grüze

Das Gebiet bietet Raum für über 4'000 Einwohnerinnen und Einwohner und je nach Nutzung für 10'000 bis 17'000 Beschäftigte. Täglich werden mehrere hundert Besucherinnen und Besucher sowie 30'000 bis 60'000 Kundinnen und Kunden das Gebiet der ehemaligen Planungszone aufsuchen. Diese Entwicklung kann bis zu einem gewissen Grad durch verschiedene Massnahmen (z.B. Nutzungen, Mobilitätskonzepte) in verträgliche Bahnen gelenkt werden. Diese Massnahmen wirken direkt auf die Gesamtmenge der Personenbewegungen sowie deren Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsmittel. Mit der Inkraftsetzung der richt- und nutzungsplanerischen Bestimmungen zur ehemaligen Planungszone per 1. Mai 2015 wurden diese verschiedenen Massnahmen (auch zur Parkierung und zum Verkehr) planungsrechtlich festgeschrieben (GGR-Nr. 2013-092). Um die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems insbesondere während den Hauptverkehrszeiten einigermassen einhalten zu können, braucht es aber auch übergeordnete Massnahmen wie die Querung Grüze (GGR-Nr. 2013-117), die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze (GGR-Nr. 2013-083) oder das

Realisieren von Massnahmen aus dem Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze. Über das Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze hat der Stadtrat am 2. Mai 2015 mit einer Medienmitteilung informiert.

## 6.2 Sulzerareal Stadtmitte

Das Areal ist mit allen Verkehrsträgern gut erschlossen. Schwerpunktässig erfolgt die Erschliessung durch den Fuss- und Veloverkehr sowie durch den öffentlichen Verkehr. Die meisten Arealteile wurden bereits im Rahmen von Gestaltungsplänen einer neueren Nutzung zugeführt. Am Anfang der Umnutzungen haben die Grundeigentümerin, der VCS und die Stadt eine Vereinbarung über die Anzahl Parkplätze für das gesamte Areal abgeschlossen. Diese Vereinbarung wurde im Rahmen der Baubewilligungen jeweils berücksichtigt. Insgesamt profitiert das Areal nicht nur von der Nähe zum Hauptbahnhof. Verkehrlich profitiert es auch von autoarmen Nutzungen und Konzepten z.B. des Lagerplatzareals. Oder auch der Superblock (AXA und Stadtverwaltung) kommt mit wenig Parkplätzen (270) für die rund 2'000 Beschäftigten aus. Beim Gestaltungsplan Werk 1 wurde die Parkplatzzahl auf maximal 630 für die noch zu bebauenden Baufelder festgelegt. Auch hier ist ein Vorteil, dass die ZHAW als grosse Nutzerin nur sehr wenig Autoverkehr verursachen wird. Zudem regelt ein Fahrtenmodell im Werk 1 die zulässigen Fahrtenerzeugungen zu den Hauptverkehrszeiten und es ist ein Mobilitätskonzept zu erstellen.

## 7. Zusammenfassung

Dem Stadtrat ist ein funktionsfähiges Strassennetz ein wichtiges Anliegen<sup>2</sup>. Gewerbetreibende, Bewohnerinnen und Bewohner wie auch Besucherinnen und Besucher sowie Beschäftigte sind darauf angewiesen. Die Verkehrsplanung bezweckt, den Verkehr so zu lenken, dass all diejenigen, die ein Verkehrsmittel benötigen, auch während der Hauptverkehrszeiten zirkulieren können. Die wichtigen Bestandteile der Verkehrsplanung sind im Gesamtpaket des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK) (GGR-Nr. 2011/082) enthalten.



Abbildung: Das städtische Gesamtverkehrskonzept und seine Teilprojekte.

<sup>2</sup> Stadtrat Winterthur, 12-Jahres-Strategie und Legislatorschwerpunkte vom August 2014 (GGR-Nr. 2014-079)

Die Stadt muss sich aber mit oder ohne Parkplatzverordnung bei der Berechnung der Parkplätze im Baubewilligungsverfahren an rechtskräftige Gestaltungspläne, Planungszonen, die kantonale Wegleitung, die Dienstanweisung von 2011 oder Gerichtsurteile halten. Diese Ausgangslage ist bei der Beantwortung der Fragen zu berücksichtigen. Demzufolge wird sich auch der durch 5'000 zusätzliche Arbeitsplätze erzeugte Verkehr nie als reiner MIV abwickeln (mit den dazu erforderlichen Parkplätzen), sondern auf alle Verkehrsträger verteilen (Fuss-, Velo-, öffentlicher sowie motorisierter Individualverkehr).

## **Zu den einzelnen Fragen:**

### Zur Frage 1:

*«Die Erhebung der Auswirkungen von Autoparkplätzen für Beschäftigte im Zentrum Winterthurs hat gezeigt (Interpellation 13/015), dass bis zu 40 % des Verkehrsvolumens während den Hauptverkehrszeiten durch diese ausgelöst werden. Wie wirkt sich die Schaffung von beispielsweise 5000 zusätzlichen Arbeitsplätzen in den Zentrumsarealen auf den Verkehr zu Stosszeiten aus (durchschnittliche Stauzeit), wenn diese Arbeitsplätze durch den motorisierten Individualverkehr bzw. zusätzliche Parkplätze erschlossen werden?»*

Die Beantwortung der angesprochenen Interpellation (GGR-Nr. 2013/015) war sehr komplex. Es war nicht möglich, die gestellten Fragen für den in der Interpellation vorgesehenen Perimeter (Stadtzentrum) präzise zu beantworten. Um überhaupt eine Aussage machen zu können, mussten Zahlen aus einem massiv grösseren Perimeter genommen werden (für diesen Perimeter waren die Zahlen vorhanden). Die Umlegung des Amtes für Städtebau für den durch die Personalparkplätze verursachten Verkehr sowohl für die Morgen- als auch für die Abendspitzenstunden basierte auf einer Abschätzung der Parkplätze, verschiedenen Modellrechnungen, Vereinfachungen und Annahmen. Für die Hauptachsen wurde unter all diesen Unsicherheiten unterschiedliche Werte zwischen 15 % und 44 % ermittelt (vgl. GGR-Nr. 2013/015, Seite 4 ff).

Im Rahmen einer Schriftlichen Anfrage können die Auswirkungen bei der Schaffung von 5'000 zusätzlichen Arbeitsplätzen auf den Verkehr nicht verbindlich beantwortet werden. Für genauere Aussagen wäre ein Auftrag an ein externes auf Verkehr spezialisiertes Büro mit entsprechendem finanziellem, zeitlichem und fachlichem Aufwand nötig. Zudem ist es, wie oben ausgeführt, rechtlich gar nicht möglich und praxisfremd, diese Arbeitsplätze nur durch den motorisierten Individualverkehr bzw. zusätzliche Parkplätze zu erschliessen. Für die weiteren Überlegungen wird deshalb davon ausgegangen, dass sich der durch die zusätzlichen 5'000 Arbeitsplätze generierte Verkehr im gleichen Verhältnis auf die verschiedenen Verkehrsträger verteilt, wie dies heute im städtischen Durchschnitt der Fall ist.

Ohne eine signifikante Veränderung im Modalsplit, wie sie mit den geltenden planungsrechtlichen und baurechtlichen Vorgaben für die ehemalige Planungszone Neuhegi-Grüze und das Sulzerareal Stadtmitte gefördert wird und ohne Realisierung der übergeordneten Massnahmen (z.B. ÖV-Hochleistungskorridore) hätten 5'000 zusätzliche Arbeitsplätze folgende mögliche Auswirkungen:

- Die Rückstaus des MIV an den Knoten insbesondere in den Spitzenzeiten werden länger und häufiger;
- Die Kurse des Stadtbusses werden zusätzliche Verlustzeiten erleiden;
- Die Zuverlässigkeit (Fahrplantreue) des Stadtbusses nimmt ab.

Aufgrund der heute regelmässig feststellbaren Rückstaus während der Hauptverkehrszeiten (Morgen- und Abendspitzenstunde) und den Auswertungen aus dem Mikrozensus Mobilität

und Verkehr 2010 (insbesondere Verkehr im Tagesablauf nach Wegzweck sowie Modalsplit der Wege nach Zweck für alle Wege mit Ziel und/oder Start in Winterthur) lässt sich eine sehr grobe Abschätzung sowohl der heutigen Stauzeiten während der Hauptverkehrszeiten wie auch der Auswirkungen von 5'000 zusätzlichen Arbeitsplätzen vornehmen.

Für diese sehr grobe Abschätzung wurden verschiedene Annahmen getroffen (Grundlagen: Unter anderem Verkehrszahlen der Stadt Winterthur, Auslastung des Verkehrsnetzes und Kostenangaben zu Stautunde durch den Bund):

- Die zusätzlichen Arbeitsplätze sind räumlich etwa gleich verteilt wie die bestehenden;
- Die Verkehrserzeugung, der Modalsplit und die zeitliche Verteilung der Wege entspricht dem heutigen Zustand;
- Die zusätzlichen Arbeitsplätze beeinflussen nur das Verkehrsaufkommen bei den Arbeitspendler/innen, den geschäftlichen Tätigkeiten und den Dienstfahrten (insbesondere keine Zunahme beim Freizeit- und Einkaufsverkehr).

Unter diesen Annahmen entstehen heute für alle Verkehrsteilnehmenden während der Hauptverkehrszeiten Verlustzeiten aufgrund der Staus im Bereich von 190'000 bis 540'000 Personenstunden pro Jahr, 10'000 bis 20'000 Personenstunden davon direkt zulasten der Wirtschaft in Winterthur. Dies entspricht 0.01 % bis 0.02 % der 98 Millionen in der Winterthurer Wirtschaft geleisteten Arbeitsstunden pro Jahr.

Mit 5'000 zusätzlichen Arbeitsplätzen würde ohne Modalsplit-Änderungen die Gesamtstauzeit auf 750'000 bis 2'000'000 Personenstunden pro Jahr anwachsen, von diesen Stunden fielen 30'000 bis 80'000 Stunden direkt zulasten der Wirtschaft an. Dies würde 0.03 % bis 0.08 % der rund 106 Millionen in Winterthur mit zusätzlichen 5'000 Arbeitsplätzen geleisteten Arbeitsstunden pro Jahr entsprechen.

Der Stadtrat ist aber überzeugt, dass mit einer konsequenten Anwendung der bestehenden planungs- und baurechtlichen Bestimmungen und der Umsetzung weiterer Massnahmen des sGVK sich diese unerwünschten Nebeneffekte aus der Entwicklung der ehemaligen Planungszone Neuhegi-Grüze und des Sulzerareals Stadtmitte grösstenteils vermeiden lassen.

## Zur Frage 2:

*«Heute stehen Gewerbetreibende (Handwerker, Transportdienste, etc.) auf den Hauptstrassen Winterthurs oft im Stau. Kann eine Aussage darüber gemacht werden, wieviel volkswirtschaftlicher Schaden (neben den Zahlen, die Stadtbuss gemäss parlamentarischen Zielvorgaben ausweist) dadurch ausgelöst wird?»*

Es gibt keine detaillierten Erhebungen der Stadt zu volkswirtschaftlichen Schäden aufgrund von Staus in Winterthur.

Die grobe Abschätzung aufgrund der in Frage 1 genannten Stauzeiten und der Kostenansätze nach Verkehrszweck des Bundes ergibt, dass heute während der Hauptverkehrszeiten volkswirtschaftliche Staukosten im Bereich von 4 bis 12 Millionen Franken pro Jahr anfallen dürften, davon 1 bis 2 Millionen direkt bei der Wirtschaft in Winterthur. Die Credit Suisse (Credit Suisse, Economic Research, Factsheet Region Winterthur-Stadt, 2014) weist ein BIP (Bruttoinlandprodukt) von 8.7 Milliarden Franken aus; die Staukosten zulasten der Wirtschaft entsprechen 0.01 % bis 0.02 % davon.

Ohne Verhaltensänderungen würden mit der Schaffung von 5'000 Arbeitsplätzen insgesamt volkswirtschaftliche Staukosten zwischen 17 und 47 Millionen Franken entstehen, von denen wiederum 3 bis 8 Millionen direkt zulasten der Wirtschaft in Winterthur anfielen. Mit 5'000 neuen Arbeitsplätzen bei gleichbleibender Wertschöpfung pro Arbeitsplatz würde das BIP



der Stadt Winterthur um rund 650 Millionen auf gut 9.3 Milliarden Franken ansteigen. Die direkt zulasten der Wirtschaft anfallenden Staukosten blieben damit immer noch unter einem Prozent des BIP (0.3 % bis 0.9 %).

Bei dieser Abschätzung nicht berücksichtigt sind Reservezeiten, die aufgrund der Unzuverlässigkeit des Verkehrssystems bei Fahrten zu einem fixen Termin eingeplant werden müssen. Ausserdem ist die Annahme, dass sich durch zusätzliche Arbeitsplätze das Verkehrsaufkommen weiterer Wegzwecke (insbesondere Einkauf und Freizeit) nicht erhöht, wenig realistisch.

Es ist allerdings davon auszugehen, dass eine solche Verschlechterung des Verkehrsablaufs auch zu Verhaltensänderungen führt, welche die Situation wieder entschärfen (z.B. andere Verkehrsmittelwahl, zeitliche Verschiebung von Wegen, Wahl von schwächer belasteten Alternativrouten).

### Zur Frage 3:

*«Der kommunale Verkehrsrichtplan legt fest, dass bis 2025 eine Modalsplitverschiebung von 8 % zugunsten von öffentlichem und Langsamverkehr zu erfolgen hat. Die Parkplatzverordnung adressiert diese Thematik mit einer zurückhaltenderen Bewilligungspraxis von Autoparkplätzen. Mit welchen Massnahmen will der Stadtrat eine Entlastung des Strassenraumes zugunsten vermehrtem Platz für Bus und Velo anstreben?»*

Ohne gezielte Einflussnahme auf die Verkehrsentwicklung ist aufgrund des steigenden Mobilitätsbedürfnisses die langfristige Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes in Spitzenzeiten in Frage gestellt. Das sGVK sieht deshalb ein ganzes Massnahmenbündel in den Bereichen Raumplanung, Infrastrukturbauten, Mobilitätsmanagement, Verkehrsmanagement und Parkierung vor.

Für den Stadtrat ist eine Parkplatzverordnung ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsplanung und bleibt im Gesamtpaket des sGVK enthalten. Nach Ansicht des Stadtrates sollte die PPVO aber gewerbefreundlicher ausgestaltet sein. Der Stadtrat ist überzeugt, dass auch eine gewerbefreundlicher ausgestaltete PPVO für das Erreichen der festgelegten Modalsplitverschiebung einen wichtigen Beitrag leisten könnte.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder