

Ort Kanton Zürich
Sitzungszimmer WT267
Walcheplatz 2
8090 Zürich

Datum und Zeit Mittwoch, 18. September 2019, 15.00–17.00 Uhr

Anreise Mit öffentlichen Verkehrsmitteln: Vom Hauptbahnhof Zürich aus erreichen Sie den Walcheplatz bequem zu Fuss in weniger als 10 Minuten.

Kosten Die Seminarteilnahme ist kostenlos.

Anmeldung Aus organisatorischen Gründen ist eine **Anmeldung bis Mittwoch, 11. September 2019** notwendig.
Online-Anmeldeformular: www.afv.zh.ch/seminar

Auskunft Birgit Grebe, Programmleiterin Impuls Mobilität Kanton Zürich
E-Mail birgit.grebe@vd.zh.ch, Tel. 043 259 54 04
www.impulsmobilitaet.ch



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr

Impuls Mobilität

**Seminar Mobilitätskonzepte –
worauf es ankommt
Mittwoch, 18. September 2019**



Einladung zum Seminar

Mobilitätskonzepte – worauf es ankommt

Sehr geehrte Damen und Herren

Jede Fahrt hat ihren Ursprung und ihr Ende an einem Standort. Damit der an diesen Standorten entstehende Verkehr möglichst effizient und umweltverträglich abgewickelt werden kann, sind die dazu notwendigen Vorkehrungen bereits in der Planungsphase zu treffen.

Vor allem im dicht bebauten, städtischen Umfeld kommt einer guten Abstimmung von Siedlungsentwicklung (Raumnutzung) und dem daraus resultierenden Verkehr eine zentrale Bedeutung zu. In vielen Fällen ist es zweckmässig, im Zuge einer Arealentwicklung oder eines einzelnen Bauvorhabens ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten und umzusetzen.

Das Seminar «Mobilitätskonzepte – worauf es ankommt» legt den Fokus auf Mobilitätskonzepte als Planungsinstrument. Was sind die Inhalte? Wie verbindlich muss es geschrieben sein? Wer soll das Konzept schreiben? Auf was achten die Bewilligungsbehörden besonders? Den Auftakt bilden ein Einführungsreferat und zwei konkrete Beispiele aus Zürcher Gemeinden, die Anregungen zur nachfolgenden Diskussion vermitteln.

Das Seminar richtet sich namentlich an:

- Bauherren und Grundeigentümer
- Planerinnen und Planer
- Bauverwalterinnen und Bauverwalter
- Leiterinnen und Leiter Planungsabteilung
- Planungsverbände und deren Beauftragte

Das Seminar ermöglicht einen individuellen Austausch zwischen den Fachleuten von Impuls Mobilität und den interessierten Schlüsselpersonen

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme!

Programm

- 15.00 Uhr **Begrüssung**
Birgit Grebe, Programmleiterin Impuls Mobilität
Kanton Zürich, Amt für Verkehr
- 15.05 Uhr **Impuls Mobilität, Dienstleistungen der Geschäftsstelle**
Nora Herbst, Geschäftsstelle Impuls Mobilität
Kanton Zürich
- 15.20 Uhr **Mobilitätskonzepte – eine Übersicht**
Stefan Schneider, Geschäftsstelle Impuls Mobilität
Kanton Zürich
- 15.50 Uhr **Mobilitätskonzept Spital Uster**
Christian Trueb / Simone Jud, Technischer Dienst
- 16.10 Uhr **Umgang mit Mobilitätskonzepten in der Stadt Winterthur**
Christoph Oetiker, Leiter Strassenraum
- 16.30 Uhr **Fragen und Diskussion**
Moderation: Birgit Grebe
- 16.55 Uhr **Fazit und Schluss**
Birgit Grebe



**Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr**

Impuls Mobilität

Mobilitätsberatung im Kanton Zürich

Seminar vom 18. September 2019

**«Dienstleistungen der
Geschäftsstelle Impuls Mobilität»**

Mobilitätsberatung in Kanton und Stadt Zürich - Dienstleistungen

Nora Herbst, Mobilitätsberaterin Impuls Mobilität Kanton Zürich



Ziele Mobilitätsberatung

- Von Standorten induzierten Verkehr möglichst effizient und umweltverträglich abwickeln
 - Umsetzung von Massnahmen beim Standort vorantreiben
-
- Fachkompetenz zur Verfügung stellen
 - Massnahmen des Mobilitätsmanagements bekannt machen
 - Mobilitätsmanagement in der Umsetzung fördern



Zielgruppen

- Gemeinden
- Verantwortliche in Unternehmen
- Verwaltungen von Wohnsiedlungen
- Bauherren / Investoren / Grundeigentümer (Planungen von Neubauten)
- Event-Veranstalter



Typische Auslöser

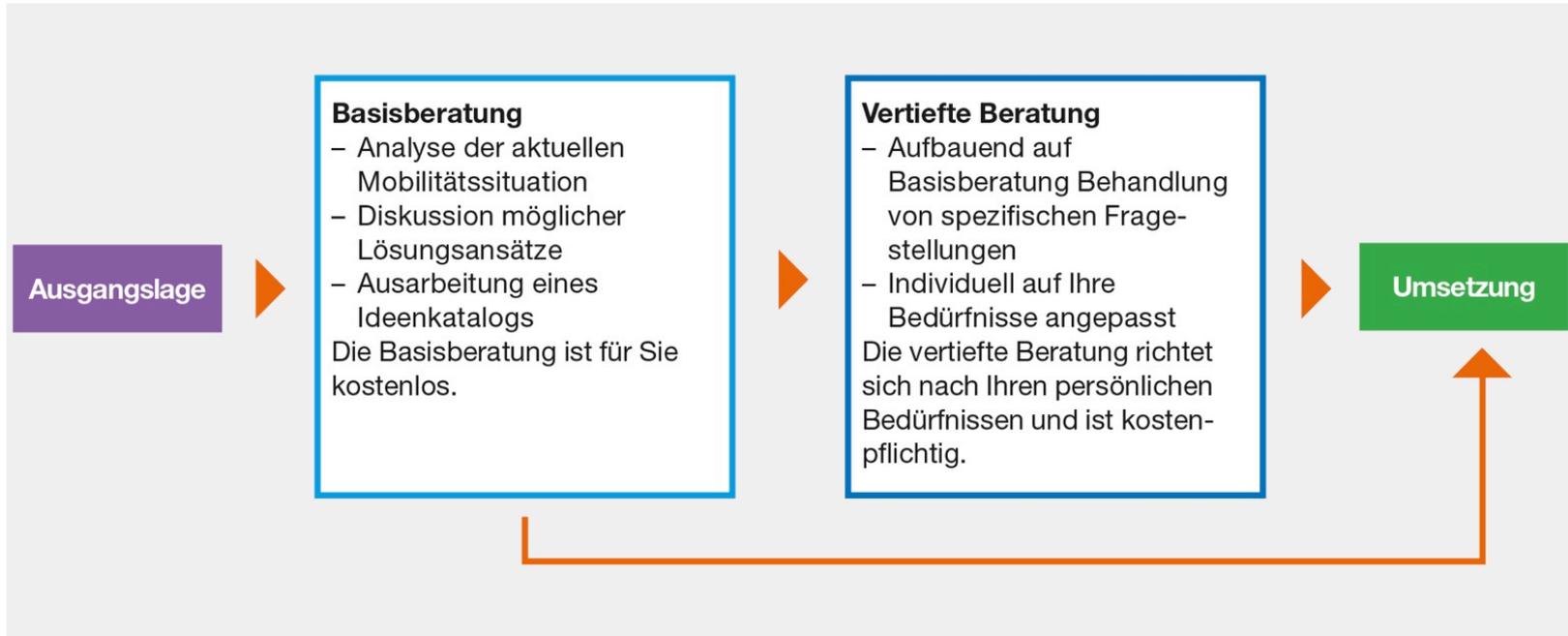
- das Verkehrsaufkommen in einem **Unternehmen** steuern
- bei einem Bauprojekt **autoarmes Bauen** anstreben
- den **Parkplatzdruck** mit Massnahmen, die alle Verkehrsmittel einbeziehen, reduzieren
- ein eingereichtes **Mobilitätskonzept** oder die Mobilitätsvorschriften eines **Gestaltungsplans** fachlich beurteilen lassen
- Ihren **Bewohnerinnen und Bewohnern** eine gute Veloinfrastruktur zur Verfügung stellen
- Ihre **Parkraumverordnung** im Hinblick auf die Mobilität der Zukunft optimieren



Typische Massnahmen

- Erschliessung Fuss- und Veloverkehr
- öV-Angebote und Dienstleistungen
- Veloinfrastruktur, -abstellplätze, Velosharing
- Carsharing und Carpooling
- Elektromobilität
- Anreize zur Verkehrsmittelwahl im Spesenreglement
- Flexible Arbeitsformen, Smart working
- Regelung über Autobesitz im Mietvertrag
- Parkraummanagement
- 2000-Watt-Areale
- Mobilitätsinformation, Aktionen und Anlässe

Impulsberatung





Impulsberatungen/ Projekte 2018

- Bülach
- Dübendorf
- Effretikon
- Elgg
- Grüningen
- Hausen a.A.
- Kilchberg
- Regensdorf
- Rheinau
- Schlieren
- Seuzach
- Stäfa
- Uetikon
- Uster



Wissenstransfer und Vernetzung



Veranstaltungen

Mobilitätslunch, Fachreferate,
Besichtigungen, Schulungen u.v.m.

**5.11.2019, 11 bis 13.45 Uhr Mobilitätslunch
zum Thema «Digitalisierung und Zukunft der
Mobilität»**

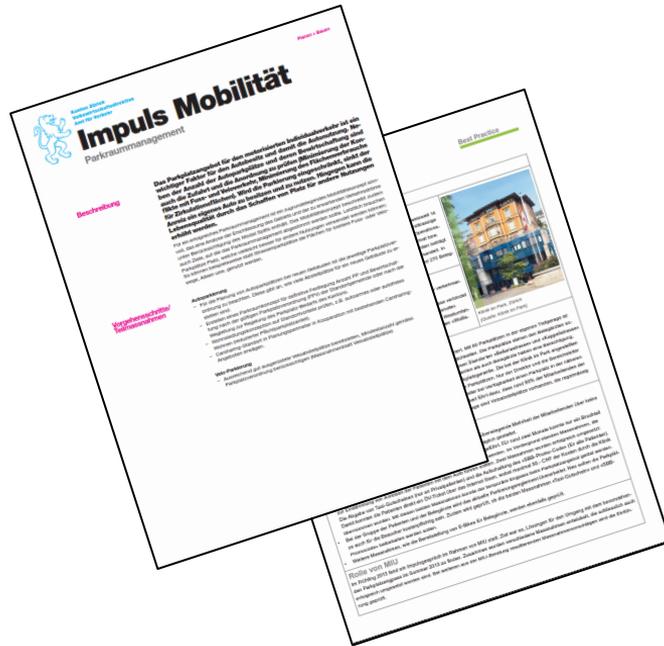
Website www.impulsmobilitaet.ch

Hintergrundinformationen, Best Practice,
Veranstaltungshinweise, Downloadbereich

Newsletter

Abonnieren unter www.impulsmobilitaet.ch

Informationsvermittlung



Massnahmenblätter

z.B. Geschäftsverkehr, Finanzielle Anreize, Carpooling, Velosharing, Parkraummanagement, Veranstaltungen, Elektromobilität (ab Ende Okt), u.v.m.

Best Practices

Mobilitätsmanagement im Spital Limmattal, Schlieren; Elektromobilität in der Gemeinde, Rütli ZH; Wohnsiedlung Giesserei, Winterthur; Reduktion des Pflichtparkplatzbedarfs, Stricklerareal Horgen (ab Ende Okt) u.v.m.

Kontakt

Wir unterstützen Sie gerne mit einer **Impulsberatung** von

Geschäftsstelle

Tel: 044 262 11 61

contact@impulsmobilitaet.ch

www.impulsmobilitaet.ch → Kanton



Roberto De Tommasi, Nora Herbst, Stefan Schneider



**Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr**

Impuls Mobilität

Mobilitätsberatung im Kanton Zürich

Seminar vom 18. September 2019

«Mobilitätskonzepte – **worauf es ankommt»**

Mobilitätskonzepte – eine Übersicht



Mobilitätskonzept – ein Planungsinstrument

*«Das Mobilitätskonzept ist das **Planungsinstrument für den Aufbau und Betrieb eines Mobilitätsmanagements an einem Standort.** Im Konzept werden die Rahmenbedingungen, die Potenziale, die Ziele, die Massnahmen, die Zuständigkeiten für den Aufbau und den Betrieb der Massnahmen, das Monitoring und die Wirkungskontrolle sowie die Kosten und Finanzierung definiert»*

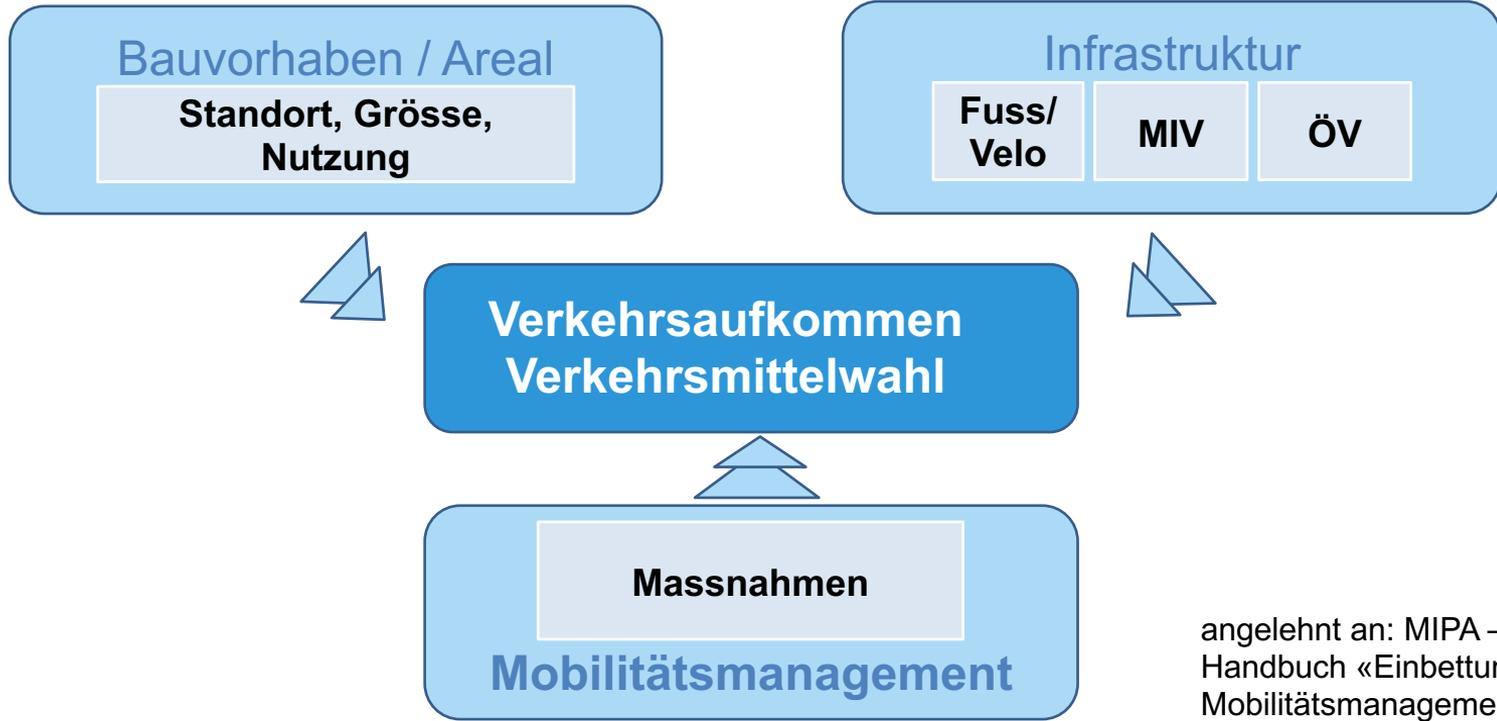
Quelle: EnergieSchweiz für Gemeinden (2014):

MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen

Handbuch «Einbettung des Mobilitätsmanagements». Glossar.

Download Unterlagen: www.local-energy.swiss/arbeitsbereich/mobilitaet-pro/werkzeuge-und-instrumente/mobilitaet-in-der-arealplanung.html#/

Einflussfaktoren auf Verkehrsaufkommen



angelehnt an: MIPA – Handbuch «Einbettung des Mobilitätsmanagements». S. 4

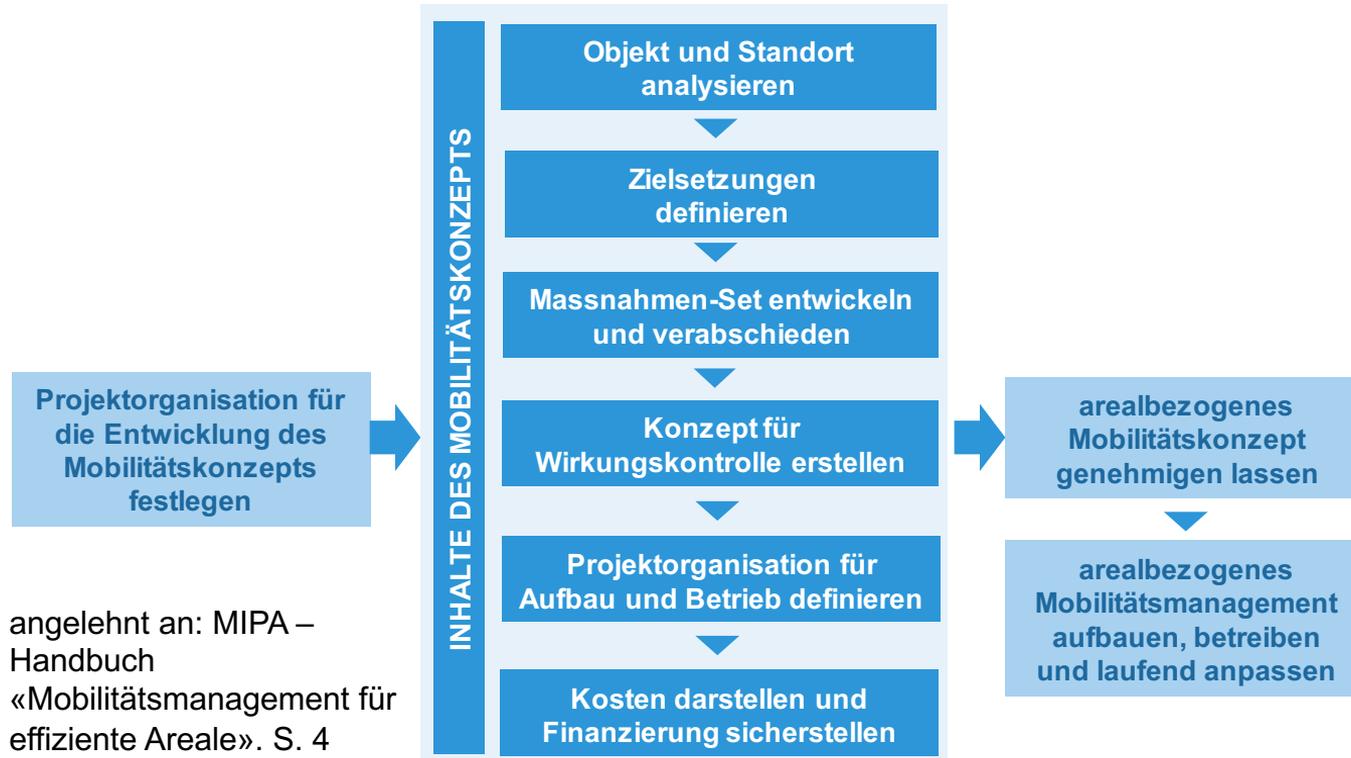


Typische Einsatzbereiche

Mobilitätskonzepte (MK) kommen in verschiedensten Einsatzbereichen zur Anwendung;
z.B. um ...

- bei einer **Überschreitung der Pflichtparkplatzzahl** in einem Baubewilligungsprozess aufzuzeigen, warum vom Areal keine Verdrängung der Parkplatznachfrage in die Umgebung ausgehen wird
- im Rahmen eines **betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM)** in Unternehmen aufzuzeigen, welcher Beitrag zu den Zielen des Umweltmanagementsystems eines Betriebes geleistet oder wie eine an einem Standort vorhandene Parkplatzknappheit entschärft wird
- bei **stark verkehrserzeugenden Nutzungen** aufgrund von Vorgaben der Standortgemeinde aufzuzeigen, wie die Leistungsfähigkeit des umgebenden Strassennetzes sichergestellt und übermässige Emissionen verhindert werden

Aufbauprozess Mobilitätskonzept durch Bauherrschaft / Grundeigentümer



angelehnt an: MIPA –
Handbuch
«Mobilitätsmanagement für
effiziente Areale». S. 4

Zusammenspiel der Akteure im Erarbeitungsprozess

- **Bauherrschaft bzw. Grundeigentümer**
 - legt die Projektorganisation für die Entwicklung des MK fest
 - plant die umzusetzenden Mobilitätsmassnahmen gestützt auf den projektspezifischen Einsatzbereich und die angestrebten Ziele
 - erarbeitet das Mobilitätskonzept, ggf. als Bestandteil einer Baueingabe, und setzt dieses um.
- **Gemeinde**
 - schafft die Voraussetzungen für das Mobilitätsmanagement in ihren Planungsinstrumenten und setzt dabei ggf. verkehrliche Zielvorgaben fest
 - fordert bei Bedarf ein Mobilitätskonzept ein.

Beispiel MK für Areal mit unterschrittener Pflichtparkplatzzahl

7



Amt für Verkehr

Strickler-Areal, Horgen

Mehrgenerationen-Wohnüberbauung mit 44 Wohnungen, davon 2/3 für Senior/innen, 1/3 für jüngere Menschen bzw. Familien sowie einer Pflegewohngruppe mit elf Plätzen

gut 80 Bewohner/innen (darunter ca. 20 Kinder),
14 Beschäftigte in der Pflegewohngruppe

70 PP Pflichtparkplatzbedarf

33 PP erstellt (Pflichtparkplatzbedarf um 53% unterschritten), davon

- 25 für Bewohner/innen & Beschäftigte
- 8 für Besucher/innen

Beispiel MK für Areal mit unterschrittener Pflichtparkplatzzahl

8



Amt für Verkehr

Mobilitätskonzept Strickler-Areal

Zielsetzungen:

- Einhaltung Zielwert SIA-Effizienzpfad Energie
- keine Verschiebung des Parkplatzbedarfs in die Umgebung, d.h. Parkplatzbedarf soll Angebot nicht überschreiten

Massnahmen (Auswahl):

- mietvertragliche Verpflichtung, auf Auto zu verzichten bzw. für vorhandene Autos Parkplätze auf dem Areal zu mieten
- Serviceangebote Velo: viele Abstellplätze, Strom für E-Bikes, Velopumpe/Werkzeug
- Serviceleistungen durch Siedlungsbüro: Empfangsstelle für Pakete und Waren, siedlungsinternes Mitfahrsystem, übertragbarer ZVV-Netzpass zur Ausleihe

Wirkungskontrolle

(fünf Jahre lang jährliche Berichterstattung, danach nur noch auf Verlangen der Gemeinde):

- Dokumentation der Parkplatzvermietung (Belegungsstatistik)
- Abfrage der Anzahl auf die Adressen gemeldeter Nachtparkierbewilligungen

Beispiel Mobilitätskonzept im Rahmen betriebliches MM

9

Amstein + Walthert AG, Standort Zürich

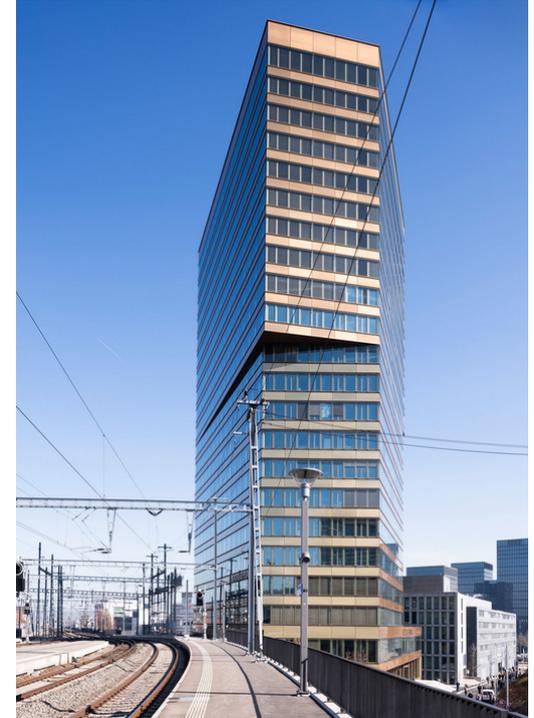
Unternehmen mit Firmensitz beim Bahnhof Zürich-Oerlikon (im Andreasturm)

ca. 450 Beschäftigte, ca. 50 Besucher/innen pro Tag

als Mieterin der Büroflächen hat die Firma keinen Pflichtparkplatzbedarf zu erfüllen

25 PP angemietet, davon

- 11 für Firmenfahrzeuge
- 10 für Beschäftigte
- 4 für Besucher/innen



Beispiel Mobilitätskonzept im Rahmen betriebliches MM



Mobilitätskonzept Amstein + Walthert AG

Zielsetzung:

- energieeffiziente & ressourcenschonende Mobilität auf Geschäftsfahrten & Arbeitswegen

Massnahmen (Auswahl):

- PP-Miete: CHF 250.- pro Monat, primär für Mitarbeitende mit ÖV-Arbeitsweg > 80 min
- SBB-Gutschein im Wert eines Halbtax-Abos für Mitarbeitende
- gut zugängliche Veloabstellanlage, Duschen und Umkleiden
- zwei Firmen-Velos und zwei Firmen-Elektrovelos
- Geschäftsfahrten: Vergütung Bahnreisen auf Halbtax-Basis, übertragbare Mobility-Abos
- Firmenflotte: Beschaffung von sparsamen, leichten und kleinen Fahrzeugen (Smarts)
- Homeoffice und flexible Arbeitszeiten möglich

Wirkungskontrolle:

- standortspezifische Erfassung Modal Split auf Arbeitswegen sowie bei Geschäftsfahrten für den jährlichen Nachhaltigkeitsbericht

Beispiel Mobilitätskonzept für stark verkehrserzeugende Nutzung

11



Amt für Verkehr

Sihlcity, Zürich

Überbauung mit Einkaufszentrum ca. 42'000 m²; Kino, Kulturhaus, Fitnesscenter, Hotel und Wohnungen insgesamt ca. 32'000 m²; Dienstleistungsflächen ca. 24'000 m²

ca. 2'300 Beschäftigte,

ca. 24'000 Besucher/innen pro Tag

Pflichtparkplatzbedarf erfüllt

850 PP, davon

- 800 in Poolnutzung
- 50 Park & Ride
- 3 Mobility



Beispiel Mobilitätskonzept für stark verkehrserzeugende Nutzung

12



Amt für Verkehr

Mobilitätskonzept Sihlcity

Zielsetzung:

- Kapazitätssicherung mit Fahrtenmodell: Pro Tag sind durchschnittlich maximal 8'800 Fahrten in das Parkhaus und daraus hinaus (Summe Ein- und Ausfahrten) zulässig

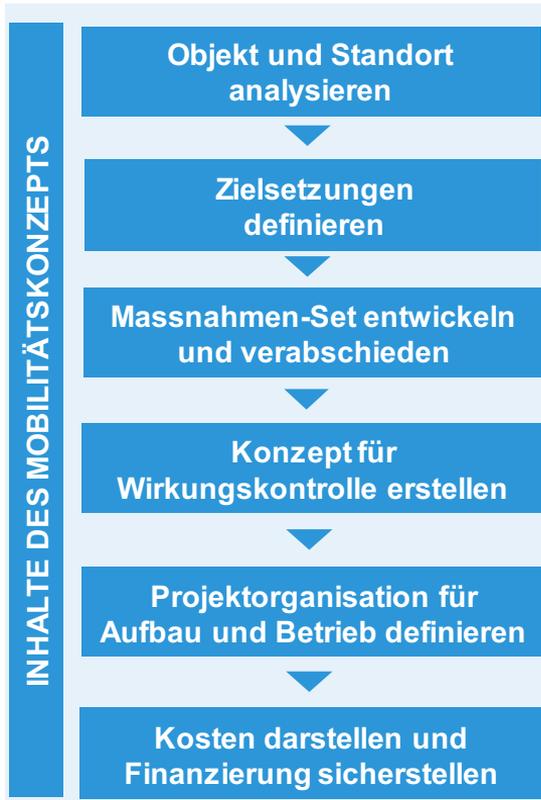
Massnahmen (Auswahl):

- Neugestaltung S-Bahnhaltestelle, Tram- und Bushaltestellen (Areal direkt angebunden), teilweise finanziert durch Miteigentümergeinschaft Sihlcity
- Parkplatzbewirtschaftung mit über Parkdauer gestaffeltem Tarifsysteem
- keine reservierten Parkplätze für Beschäftigte
- 3 Carsharing-Fahrzeuge sowie Publibike-Station auf dem Areal
- Bildschirme mit Echtzeit-Anzeige ÖV-Abfahrtszeiten im Einkaufszentrum
- Hauslieferdienst für Einkäufe, 70 teilweise gekühlte Schliessfächer

Wirkungskontrolle:

- jährliches Reporting Fahrtenzahlen zuhanden Stadt Zürich

Inhalte von Mobilitätskonzepten



1. Analyse
2. Zielsetzungen
3. Massnahmen
4. Wirkungskontrolle und Berichterstattung
5. Umsetzung



1. Analyse

Beschreibung Bauvorhaben / Areal

- Lage, Nutzungen und deren Kennzahlen (Flächen, Personen- und Fahrtenanzahlen, Anzahl Fahrzeugabstellplätze u.ä.)
- zusätzlich bei im Rahmen von Planungs-/Bauvorhaben erstellten Mobilitätskonzepten: massgebliche Rechtsgrundlagen und Vorgaben; Berechnung der minimal erforderlichen bis maximal zulässigen Anzahl Parkplätze; Begründung der vorgesehenen Anzahl Abstellplätze u.ä.

Standortanalyse Erschliessung

- ÖV-Erschliessung, Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr, Carsharing-Standorte und Veloabstellanlagen in fussläufiger Distanz
- Bei Bedarf auch: Verkehrsaufkommen im Ziel-/Quellverkehr, Modal Split, Kapazitätsauslastung Strasse/Schiene
- Bei Wohn- und Arbeitsnutzungen: Nahversorgungssituation, z.B. Verpflegung, Einkauf, Naherholungsflächen usw. in der Umgebung.



2. Zielsetzungen

übergeordnete Ziele – optimierte Mobilität

- im Interesse der Bauherren/Grundeigentümer:
 - Erreichbarkeit
 - Wirtschaftlichkeit
 - Imagebildung
 - Nutzerzufriedenheit
 - Energieeffizienz
- im öffentlichen Interesse:
 - Leistungsfähigkeit des Strassennetzes und des öffentlichen Parkraumangebotes sichern
 - Leistungsfähigkeit und Nutzung des öffentlichen Verkehrs fördern
 - übermässige Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe) vermeiden



2. Zielsetzungen

projektspezifische Zielsetzungen

- bei unterschrittener Pflichtparkplatzzahl: keine Verschiebung der Parkplatznachfrage in die Umgebung = Anzahl Autos der Nutzer soll nicht höher ausfallen als Anzahl vorhandener Parkplätze
- im betrieblichen Mobilitätsmanagement: Zielsetzungen betreffen meist Modal Split auf Arbeitswegen und/oder Geschäftsfahrten sowie PP-Nachfrage
- für stark verkehrserzeugende Nutzungen: eine auf Kapazitätsberechnungen basierende Fahrtenzahl vom und zum Areal soll nicht überschritten werden

Formulierung im Mobilitätskonzept

- Es sind messbare Ziele festgesetzt (z.B. «max. Anzahl Fahrten MIV»)



3. Massnahmen

Die Massnahmen sind

- auf den spezifischen Einsatzbereich des Projekts und auf die zugehörigen Nutzergruppen (Bewohner/innen / Beschäftigte / Besucher/innen) angepasst
- mit der Gemeinde abgestimmt
- unter Beizug von Mobilitätsanbietern erarbeitet (falls zweckmässig)
- durch Bauherrschaft/Grundeigentümer finanziert

Formulierung im Mobilitätskonzept

- es sind aktive, abschliessende Formulierungen gewählt
«es wird ... umgesetzt»



Beispiele Massnahmen MIV

Massnahme	Nutzergruppen		
	Bewohner/innen	Beschäftigte	Besucher/innen
Lenkungswirksame PP-Bewirtschaftung		x	x
Lenkungswirksame PP-Vergabekriterien		x	
Vertragliche Regelung Autonutzung	x	x	
Lademöglichkeiten für Elektroautos	x	x	x
Carsharing-Standort	x	x	x
Geschäftsfahrten: emissionsarme Fahrzeuge, Poolfahrzeuge, Förderung kombinierter Mobilität		x	

Zum Beispiel Carsharing





Beispiele Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

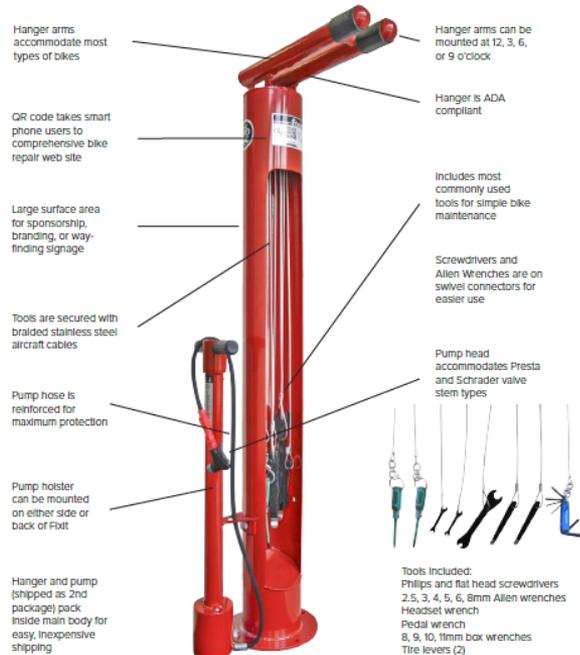
Massnahme	Nutzergruppen		
	Bewohner/innen	Beschäftigte	Besucher/innen
Attraktive Fuss- und Velowege	x	x	x
genügend & qual. hochwertige Veloabstellplätze	x	x	x
Abstellplätze für Spezialvelos	x	x	x
Leihvelos, Dienstvelos	x	x	x
Velo-Serviceelemente (pumpen, reparieren, laden)	x	x	x
Hilfsmittel autofreier Warentransport	x		

Zum Beispiel Velosharing & Dienstvelos



Zum Beispiel Velo-Serviceelemente

FIXIT



E-Box Indoor Ladeschliessfach für E-Bikes

Geeignet für alle E-Bike Marken (mit dem entsprechenden Ladegerät). Diese Ladeschliessfächer von E-Box sind für den Innenbereich geeignet. Ideal für Veloabstellplätze im Wohngebäude oder im Unternehmen.

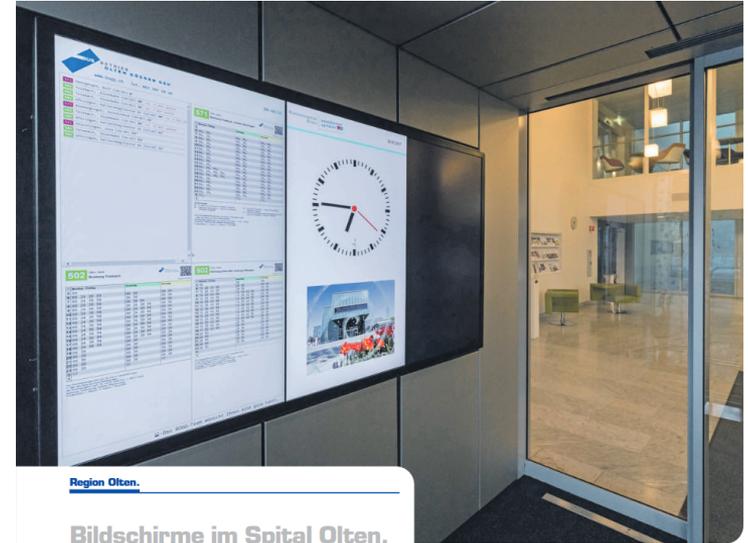
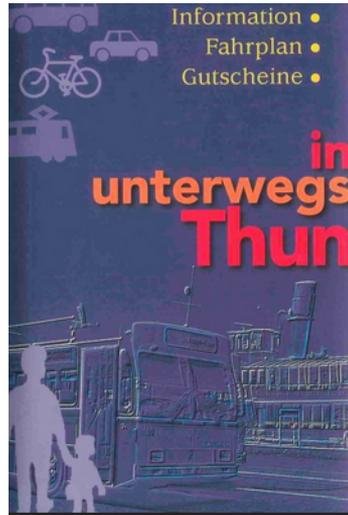




Beispiele Massnahmen öV

Massnahme	Nutzergruppen		
	Bewohner/innen	Beschäftigte	Besucher/innen
(dynamische) ÖV-Informationen	x	x	x
Mobilitätsgutscheine	x	x	

Zum Beispiel ÖV-Informationen





Beispiele betriebliche Massnahmen

Massnahme	Nutzergruppen		
	Bewohner/innen	Beschäftigte	Besucher/innen
Mobilitätsmanagement-Stelle bzw. -Zuständigkeit	x	x	x
Mobilitätsfonds (für Finanzierung Massnahmen)	x	x	x
flexible Arbeitsmodelle (insbesondere home office)		x	
Spesenreglemente		x	
Duschen und Umkleiden		x	



4. Wirkungskontrolle und Berichterstattung

regelmässige Überprüfung der Zielerreichung

- Verantwortlichkeit, Periodizität (meist jährlich) und Art der Berichterstattung sind festgelegt
- **messbare** Beurteilungskriterien / Indikatoren sind definiert, z.B.
 - ... bei unterschrittener Pflichtparkplatzzahl: Anzahl Anwohnerparkkarten Blaue Zone
 - ... im betrieblichen Mobilitätsmanagement: Modal Split gemäss Personalbefragung
 - ... bei stark verkehrserzeugenden Nutzungen: Anzahl MIV-Fahrten
- bei wiederholt guter Zielerreichung kann Periodizität verlängert oder Wirkungskontrolle ausgesetzt werden



4. Wirkungskontrolle und Berichterstattung

Mobilitätskonzepte im Rahmen von Planungs-/Bauvorhaben:

- Rückfallebene bei wiederholter Nicht-Erreichung der Ziele ist festgelegt:
 - ... bei unterschrittener Pflichtparkplatzzahl: Nachträglicher Nachweis PP, Entrichtung Ersatzabgabe
 - ... bei stark verkehrserzeugenden Nutzungen: Erhöhung P-Gebühren, Nutzungseinschränkungen PP
- Rückfallebene ist als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch eingetragen



5. Umsetzung

Umsetzung durch Bauherrschaft / Grundeigentümer

- Projektorganisation für den Aufbau und die Umsetzung des MK ist definiert
- Kosten des MK (Investition und Betrieb) sind ermittelt
- Finanzierung der Umsetzungskosten ist gesichert



Fazit

Gemeinde

- Spielräume für die Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind geschaffen
- Das Mobilitätskonzept ist als Planungsinstrument anerkannt
- Eine Wirkungskontrolle mit Rückfallebene wird definiert und eingefordert

Bauherrschaft / Grundeigentümer

- Die Chancen des Mobilitätsmanagements sind erkannt
- Die Ziele sind messbar definiert und einer Wirkungskontrolle zugänglich
- Die Massnahmen sind konkret und abschliessend formuliert und berücksichtigen sowohl Einsatzbereich als auch Zielgruppen projektspezifisch
- Die Finanzierung der MK-Umsetzung ist gesichert



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

Ein Merkblatt mit Beispielsammlung zum Thema ist beim AFV in Arbeit

Wir unterstützen Sie auch bei der Erarbeitung Ihres Mobilitätskonzepts gerne mit einer **Impulsberatung**

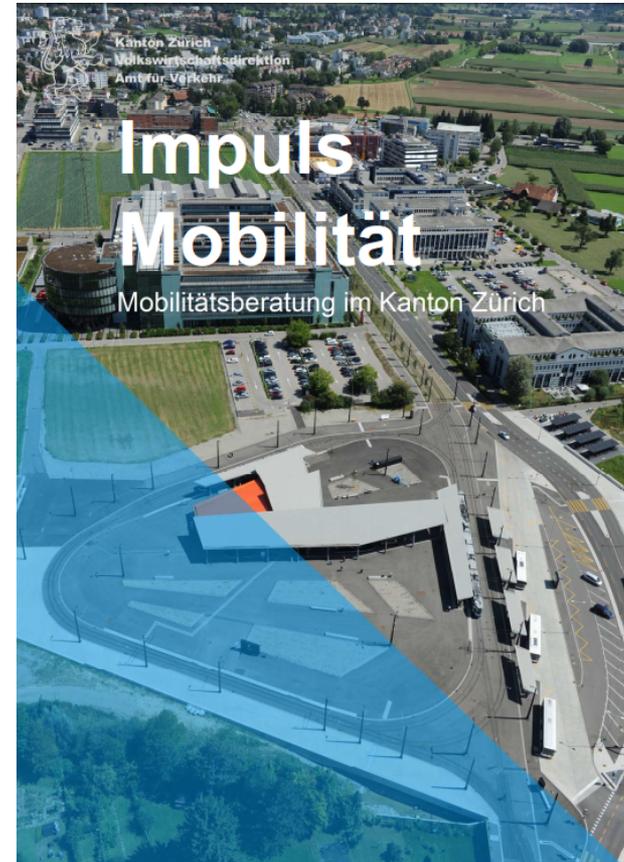
Impuls Mobilität

Geschäftsstelle

Tel: 044 262 11 61

contact@impulsmobilitaet.ch

www.impulsmobilitaet.ch → Kanton





Mobilitätskonzept Spital Uster

18. September 2019

- Ausgangslage und Fakten
- Vorgehen
- Wichtigste Massnahmen
- Monitoring / Gemachte Erfahrungen

- Das Spital Uster soll umgebaut und erweitert werden. Die Höhenklinik Wald soll im Rahmen dieser Erweiterungsarbeiten nach Uster verlegt und in den Spitalkomplex integriert werden. Dazu ist der künftige Parkplatzbedarf abzuschätzen.
- Eine gesetzliche Vorgabe für die Berechnung der zu erstellenden Anzahl Parkplätze besteht nicht. Die Stadt Uster verfügt zwar über eine Parkplatzverordnung, diese gibt aber den Parkplatzbedarf für Spitalnutzungen nicht abschliessend vor, sondern besagt, dass der Bedarf von Fall zu Fall festgelegt werden soll. Es empfiehlt sich daher, zur Ermittlung der Zielgrösse die VSS Norm SN 640 281.

Sowohl das Spital als auch die Stadt Uster sind bestrebt, die Parkplatzanzahl und den dadurch erzeugten Autoverkehr möglichst gering zu halten, dies aus folgenden Gründen:

- Ein Spital ist ein grosser Verkehrserzeuger. Das hohe Verkehrsaufkommen kann zu Lärm- und Luftbelastungen führen und angrenzende Quartiere in der Qualität beeinträchtigen.
- Es können Kapazitätsengpässe auf dem Strassennetz entstehen.
- Grosse Bauvorhaben mit **mehr als 500 Parkplätzen** können sich negativ auf die Umwelt auswirken. Es besteht die Pflicht zur Durchführung einer **Umweltverträglichkeitsprüfung**, welches die Umweltauswirkungen untersucht und minimiert. Das Verfahren ist zeitaufwändig und kostenintensiv.

- **Einbezug der Planer** (Frau Denise Belloli, Metron Verkehrsplanung AG)
- **Fachpersonen hinzuziehen** (Roberto De Tommasi, Geschäftsstelle MIPA – Synergo, Daniel Brenner SBB AG)
- **Bilden einer Arbeitsgruppe** (Bestimmt durch Spitalleitung)

Öffentlicher Verkehr

- ca. 500 m Luftdistanz zum Bahnhof
- Bushaltestelle Spital wird von 3 Buslinien bedient (812, 830, 827)

Fuss- und Radwegnetz

- Das Spital ist zu Fuss und mit dem Velo über das öffentliche Strassennetz erreichbar
- Innerhalb des Areals bestehen mehrere Fusswegverbindungen

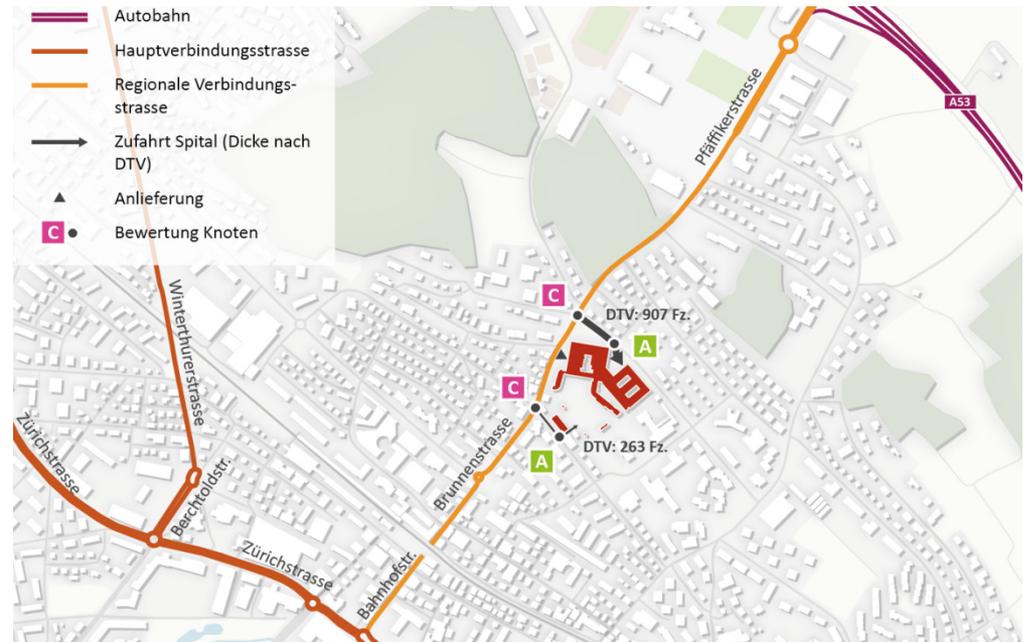
Parkierung

- Spital verfügt über 300 PP (Lieferanten, Personal, öffentliche PP, vermietete PP)
- PP in den angrenzenden Quartierstrassen werden von Beschäftigten und von Besuchern genutzt

Strassennetz:

Die MIV-Erschliessung erfolgt heute von der Brunnenstrasse über die Feldhofstrasse und die Wagerenstrasse. Die Brunnenstrasse ist als Autobahnzubringer und mit einem DTV von ca. 16'000 - 17'000 (Zählwert Pfäffikerstrasse 2013) stark belastet.

Die Anschlussknoten Feldhofstrasse und Wagerenstrasse weisen zwar bezüglich Leistung eine genügende Qualität auf, in Spitzenstunden werden aber Rückstaus und unerlaubte Abbiegemanöver im Bereich Knoten Brunnenstrasse / Feldhofstrasse beobachtet.



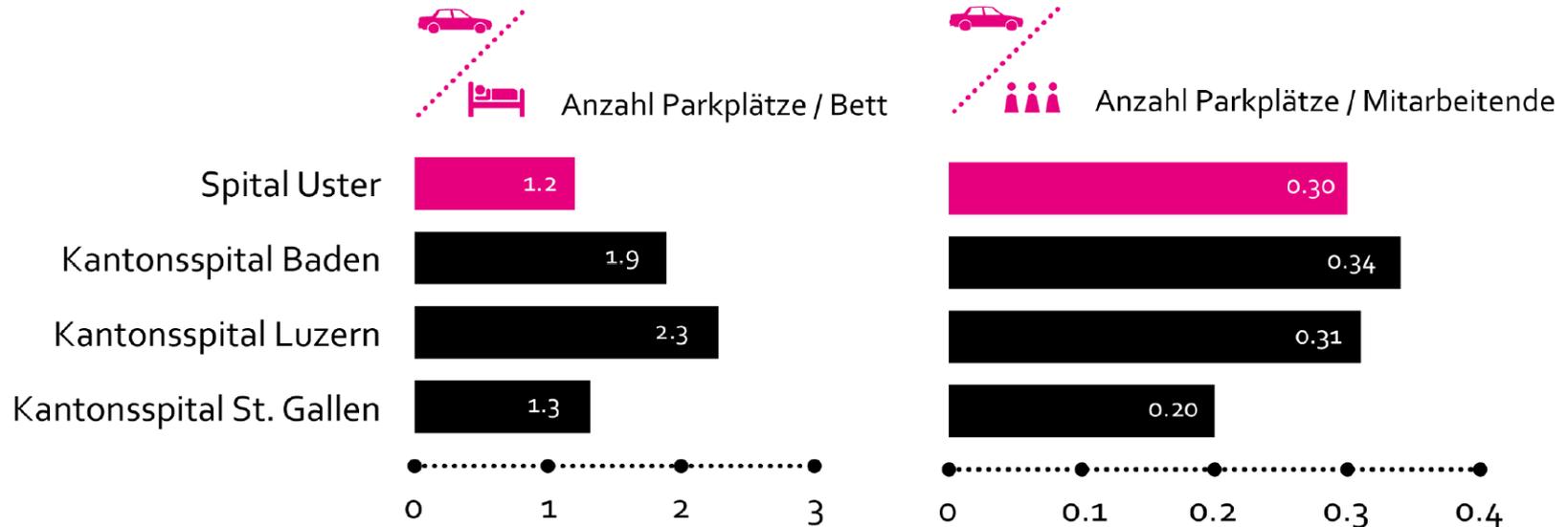
Zielgrößen:

- Nach VSS müssten nach Abschluss aller Bauten >750 Parkplätze zur Verfügung stehen.
- Das Bauprojekt soll <500 Parkplätze aufweisen.
- Durch gezieltes Mobilitätsmanagement soll der PP-Bedarf zu Gunsten des ÖV und des Fuss- und Radverkehrs verändert werden
- Grösste Einflussmöglichkeit: Mitarbeitende (Besetzungsgrad Autos erhöhen, Anteil Autonutzer reduzieren)
- Nur noch ca. ¼ der Mitarbeitenden (statt 50-60 %) sollen mit dem Auto anreisen

Beispiel: KS Baden hat mit entsprechenden Massnahmen Reduktion MIV-Anteil bei den Mitarbeitenden von 83% auf 50% erreicht

PP-Bedarf soll mit dem Mobilitätskonzept auf ca. 425 PP reduziert werden.

Vergleich mit anderen Spitälern



Alle 3 Vergleichsspitäler betreiben ein Mobilitätsmanagement bei den Beschäftigten.

Der Spatenstich für die Parkgarage erfolgt erst ca. Februar 2020, daher konnten aus dem Mobilitätskonzept nur die Themen, welche nicht vom Bau abhängig sind umgesetzt werden.

- Öko-Bonus CHF 400.- / Jahr (bei nicht Benützung von Auto und Motorrad)
- Parkplatzpreise
 - persönliche PP Erhöhung von CHF 60 auf 90.-
 - unpersönliche PP Erhöhung von CHF 30.- auf 50.-

Die umgesetzten Massnahmen zeigen Wirkungen in alle Richtungen.

- Fahrgemeinschaften wurden gebildet, oder PP werden geteilt.
- Private Parkplätze oder Garagenplätze wurden in der Umgebung gemietet.
- Einige Parkieren kostenlos in einem anderen Quartier und fahren mit den ÖV in den Spital.
- Personen, welche in Uster wohnen und sich einen persönlichen PP leisten wollen, kommen immer noch mit dem Auto, minimale Preisänderungen haben keinen Einfluss.
- Wenige benutzen ganzjährig den ÖV (hat auch einen Zusammenhang mit den Dienstplänen)
- Temporäre Massnahmen wie Bike2Work haben starken Einfluss auf das Verhalten der Mitarbeiter, jedoch nur Temporär.

- Die Parkraumbewirtschaftung wurde politisch durchgesetzt, dazu wurde eine neue Verordnung erstellt. (Die neue Abstellplatzverordnung wurde auf verlangen der Legislative, dem Stimmvolk vorgelegt und abgelehnt)
- Die neue AP-Verordnung ist extrem einschränkend. Das Mobilitätskonzept gibt da Planungssicherheit.
- Die Parkzone rund um das Spital wurde von weiss auf blau geändert, zu diesem Zeitpunkt gab es geschätzte 100 Personen welche im Quartier kostenlos parkiert haben.
- Auswirkungen dieser Änderung waren:
 - Stadtpolizei hat 50 Parkkarten zur Verfügung gestellt. (CHF 50.-)
 - Die Anzahl ausgegebener unpersönlicher Parkkarten musste auf 250 beschränkt werden.
 - Die Warteliste für persönliche PP ist um ca. 30 gestiegen.

Die Zufriedenheit der Mitarbeiter war sehr schlecht, es hat auch Kündigungen gegeben, da wir als Spital kurzfristig keine Lösungen anbieten konnten.



Fragen



Impuls Mobilität

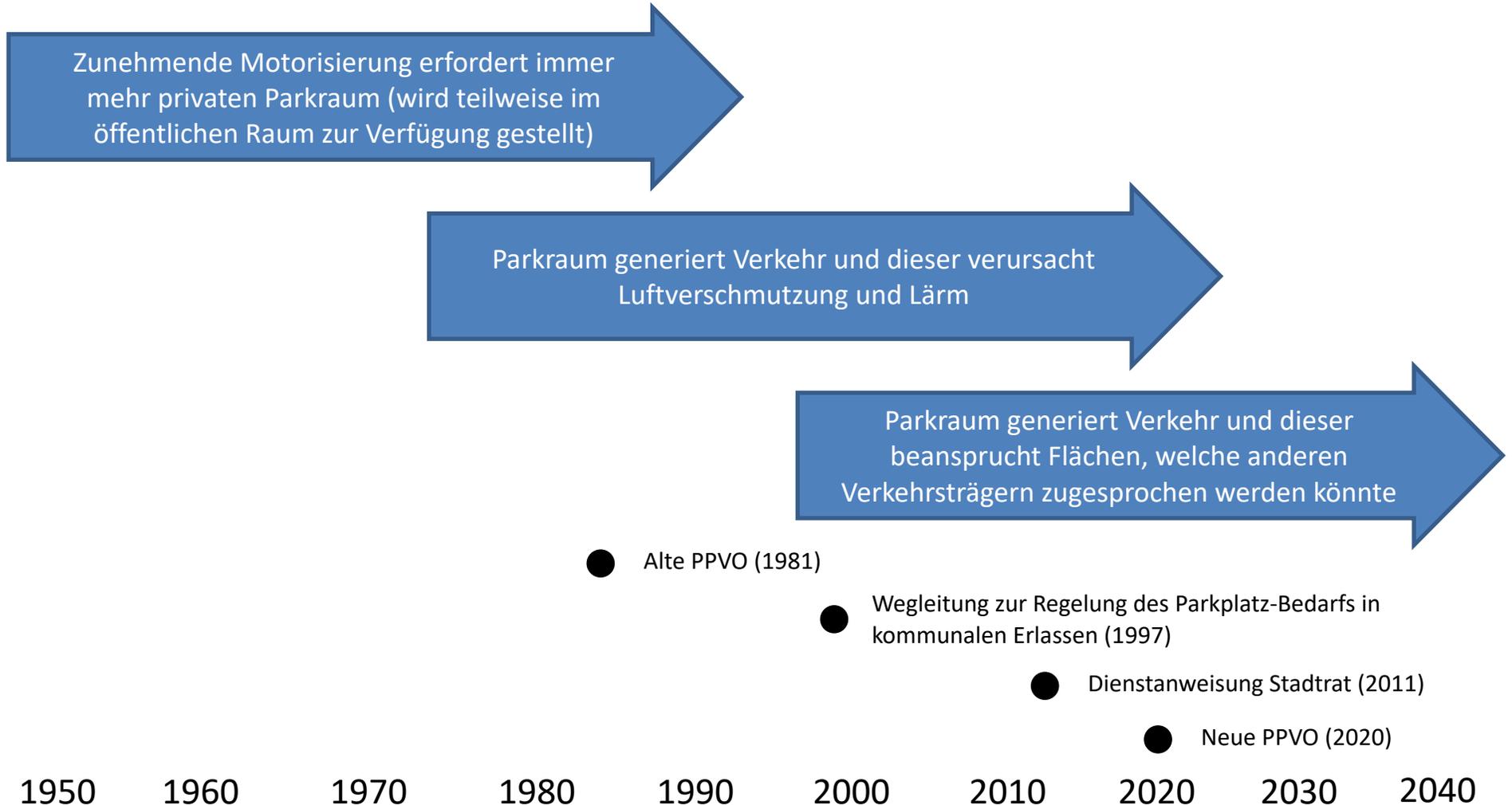
Seminar: Mobilitätskonzepte – worauf es ankommt

Umgang mit Mobilitätskonzepten in der Stadt Winterthur

Abteilung Verkehr, Christoph Oetiker, Leiter Strassenraum



Gesellschaftliche Trends und rechtliche Grundlagen?





Wann werden Mobilitätskonzepte eingefordert?

- **Bei Unter- oder Überschreitung der Pflichtabstellplätze (Art. 8 PPVO)**
 - / Unterschreitung > Nachweis Funktionieren ohne Parkieren im öffentlichen Raum
 - / Überschreitung > Nachweis des Bedarfs nach mehr Pflichtabstellplätze
 - / bei gewissen speziellen Nutzungen und Einkaufszentren
- **Im Rahmen von Gestaltungsplänen** (aufgrund Bestimmungen im PBG)
- **Im Rahmen von Arealüberbauungen** (aufgrund Bestimmungen im PBG)



Anforderungen an Mobilitätskonzepte (Art. 8 PPVO)

Mobilitätskonzept

¹ Mit einem Mobilitätskonzept werden bei Vorliegen von besonderen Verhältnissen Massnahmen aufgezeigt, die den verursachten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr abstimmen.

² Mit der Erhöhung oder Herabsetzung gemäss Art. 5 Abs. 2 und Abs. 3, Art. 7 lit. c und d sowie bei Einkaufszentren und speziellen Nutzungen gemäss Anhang 1 ist ein Mobilitätskonzept einzureichen.

³ Ein Mobilitätskonzept muss in der Regel mindestens folgende Aspekte behandeln:

a. Ziel des Konzepts,

b. Zusammenspiel von Parkplatz-Angebot und erwarteter Parkplatz-Nachfrage,

c. Parkplatzbewirtschaftung,

d. Ausstattung der Parkplatzanlagen,

e. Information und Anreize zur Benützung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs,

f. Monitoring und Zuständigkeit für den Vollzug,

g. Massnahmen für den Fall, dass die Ziele nicht erreicht werden.

Berechnung Parkfeldbedarf (Tabelle und Reduktionsplan)

Wahl der Gütekategorie nach Dienstweisung: **Wahl des Reduktionsgebiets nach PPVO:**
B Gebiet 3
[Link zum ÖV-Gütekategorieplan](#) [Link zum Reduktionsplan](#)

Netzung	m ² mGF (2)	Sitzplätze / Zimmer	Wohnungen / Beschäftigte
Wohnen (1)	- Wohnen		
Verkaufsgeschäfte (3, 6)	- Lebensmittel - keine Lebensmittel - Einkaufszentren*		
Gastbetriebe	- Restaurant, Café - Konferenzräume, SSB - Hotel		
Büro, Dienstleistungen, Verwaltung, Gewerbe und Industrie (3, 6)	- publikumsorientierte Betriebe (4) - nicht publikumsorientierte Betriebe (5) - industrielle- und gewerbliche Fabrikation - Lagerflächen		

*Gemäss BEVH ab 2'000 m² Verkaufsfläche bzw. 3000 m² mGF mit Höchstwert von 1000 Sitzplätzen gemäss Norm)
 Anzahl PP

Parkplätze für Dienstfahrzeuge (Art. 5 Abs. 1) - ...

Bedarf Motorradabstellplätze: 102 der minimalen erforderlichen Autoabstellplätze

- Erläuterungen:**
- (1) Wo zwei Bemessungskriterien erfüllt sind, kann die Bauschraffung gemäss PPVO den für sie günstigeren (mGF oder Wohnen bzw. Zimmer) Wert wählen. Für die DA muss die immer mGF angegeben werden.
 - (2) Als massgebliche Geschossfläche (mGF) gilt die Fläche aller dem Wohnen, dem Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder dafür verwendbaren Räume in Voll-, Unter- und Dachgeschossen, unter Einschluss der dazugehörigen Erhöhlungen und der Stairübräume samt den äusseren Treaswänden.
 - (3) Gemischte Betriebe sind in entsprechende Teile aufzuzugliedern.
 - (4) Beispiele: Bank, Praxis, Coiffeur, Reizebüro, chemische Reinigung
 - (5) Beispiele: Handwerksbetrieb ohne Ladenbetrieb
 - (6) Güterumschlag / Anlieferung separat

Ausserhalb der Altstadt darf pro Grundstück immer mindestens ein PP erstellt werden.
 PP: Fusswegabstellplätze
 VP: Veloabstellplätze

PP - Grenzwert (*)				VP - Grenzwert (*)			
Bedarfswerte gemäss DA		Bedarfswerte gemäss PPVO		Bedarfswerte gemäss DA		Bedarfswerte gemäss PPVO	
Bewohner / Beschäftigte	Besucher / Kunden	Bewohner / Beschäftigte	Besucher / Kunden	Bewohner / Beschäftigte	Besucher / Kunden	Bewohner / Beschäftigte	Besucher / Kunden
80	100	80	100	40	50	40	50
150	30	150	30	300	75	200	50
200	70	200	70	300	900	200	150
250	60	250	60				
40	6	40	6	5	5	5	5
	10		10		5		5
7	2	7	2		5		10
80	100	80	100	300	500	200	250
80	300	80	300	300	300	200	500
150	150	150	150	600		400	
300		300	500				

(*) Grenzwert DA: Brechstelle über 0.5 sind aufzurunden (**) Grenzwert VP: Brechstelle über 0.5 sind aufzurunden

Netzung	VP Bedarf nach DA		VP Bedarf nach PPVO	
	Bewohner / Beschäftigte	Besucher / Kunden	Bewohner / Beschäftigte	Kunden
- Wohnen	-	-	-	-
- Lebensmittel	-	-	-	-
- keine Lebensmittel	-	-	-	-
- Restaurant, Café	-	-	-	-
- Konferenzräume, SSB	-	-	-	-
- Hotel	-	-	-	-
- publikumsorientierte Betriebe	-	-	-	-
- nicht publikumsorientierte Betriebe	-	-	-	-
- reine Gewerbe- und Bürobetriebe	-	-	-	-
- industrielle- und gewerbliche Fabrikation	-	-	-	-
- Lagerflächen	-	-	-	-

Bewilligungsfähig (0)	Autoparkplätze		Veloabstellplätze Minimum	Motorradabstellplätze Minimum
	Minimum	Maximum		
Anz. Bewohner	0	0	0	0
Anz. Besucher (Wohnen)	0	0	0	0
Anz. Beschäftigte	0	0	0	0
Anz. Kunden	0	0	0	0
Summe	0	0	0	0

Betriebsfahrzeuge (Zusätzlich zum Maximum) 0
 * Ist das Maximum kleiner als das Minimum, so gilt das Maximum als Minimum.





Wichtigste geforderte Massnahmen

- **Ein- / Zweifamilienhaus**
 - > Verzicht auf Bezug von Parkkarte zum Parkieren im öffentlichen Grund
- **Mehrfamilienhaus**
 - > Verzicht auf Bezug von Parkkarte zum Parkieren im öffentlichen Grund
 - > Erhöhte Anforderung an Erschliessung Veloparkierungsanlage(n)
- **Grossüberbauung / Wohnsiedlungen**
 - > Verzicht auf Bezug von Parkkarte zum Parkieren im öffentlichen Grund
 - > Erhöhte Anforderung an Erschliessung Veloparkierungsanlage(n)
 - > Kern- und Begleitmassnahmen gemäss Merkblatt Stadt Winterthur
- **Bei Arbeitsplatznutzung**
 - > Verzicht auf Bezug von Parkkarte zum Parkieren im öffentlichen Grund
 - > Erhöhte Anforderung an Erschliessung Veloparkierungsanlage(n)
 - > Kern- und Begleitmassnahmen gemäss Merkblatt Stadt Winterthur



Merkblatt Mobilitätskonzept Wohnsiedlungen

Kernmassnahmen

Massnahme	Beschreibung
Vermietungskonzept	Im Vermietungskonzept wird aufgezeigt, welche Massnahmen die Eigentümerin vorsieht, um die Reduktion von Privatfahrzeugen zu erreichen (beispielsweise prioritäre Berücksichtigung von neuen Mieter/innen, die kein Auto haben oder Vergabekriterien für Parkplätze)
Verpflichtungen im Mietvertrag	Verpflichtung im Mietvertrag, kein Auto anzuschaffen
Mobilitätsgutscheine	Abgabe von Mobilitätsgutscheinen (z.B. SBB-Rail-Checks) an die Mieterinnen und Mieter
Carsharing-Angebot	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarfsgerechtes Carsharing-Angebot (1 Parkplatz für Carsharing ersetzt zirka vier normale Parkplätze) ▪ Anordnung an optimaler Lage ▪ Abgabe eines Mobility-Abos für alle Bewohnerinnen und Bewohner («Mobility@home»)
Fuss- und Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Genügend Veloparkplätze bei Haupteingängen, hindernisfrei zugänglich, gut beleuchtet, einsehbar, teils wettergeschützt, Auflademöglichkeit E-Bikes ▪ Direkte Fusswege zu ÖV-Haltestellen, hindernisfrei, gut beleuchtet

Begleitmassnahmen

Massnahme	Beschreibung
Öffentlicher Verkehr	Informationen an Mieter bzgl. ÖV-Angebot (Fahrplan, Zonenplan, etc.)
Motorisierter Individualverkehr	Förderung bzw. Bildung von Fahrgemeinschaften
Monetäre Parkplatzbewirtschaftung	Besucher-Parkplätze: Festlegung lenkungswirksamer Gebührenehöhe in Abstimmung auf städtisches Bewirtschaftungskonzept (in der Regel werden nur Besucher-Parkplätze von Gewerbenutzungen bewirtschaftet).



Merkblatt Mobilitätskonzept Arbeitsplatznutzungen

Kernmassnahmen

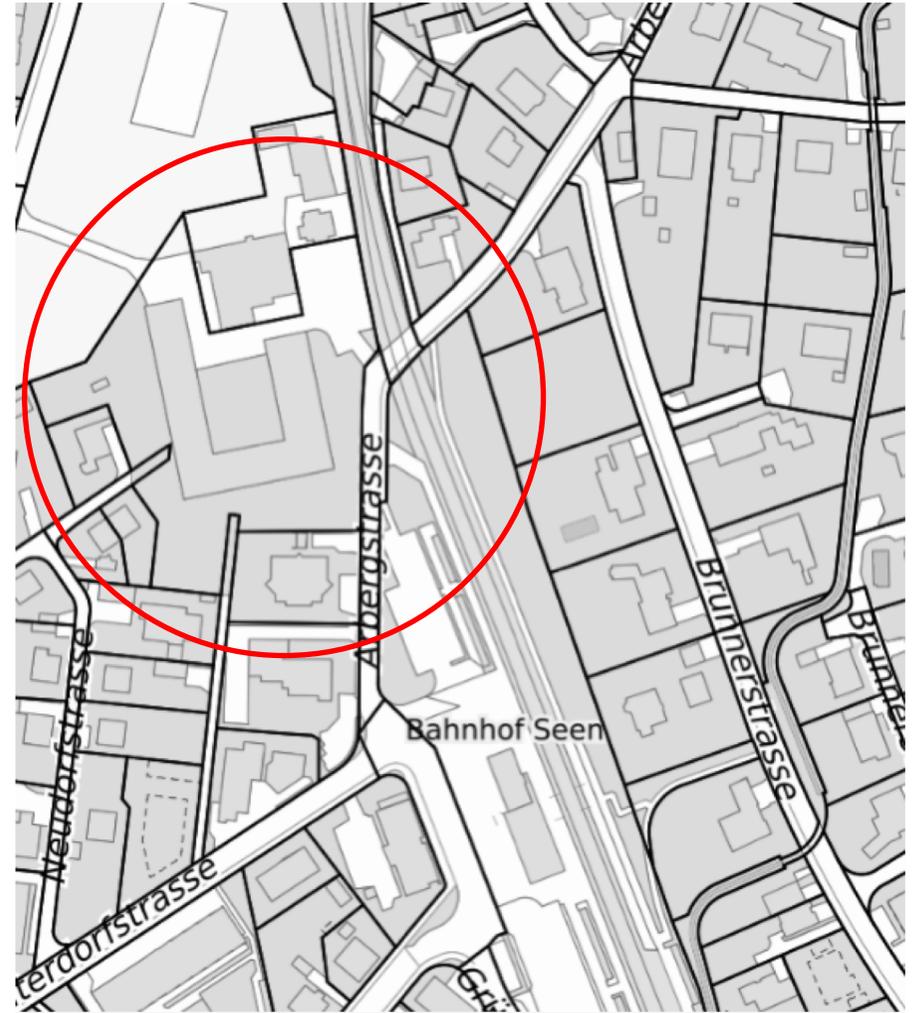
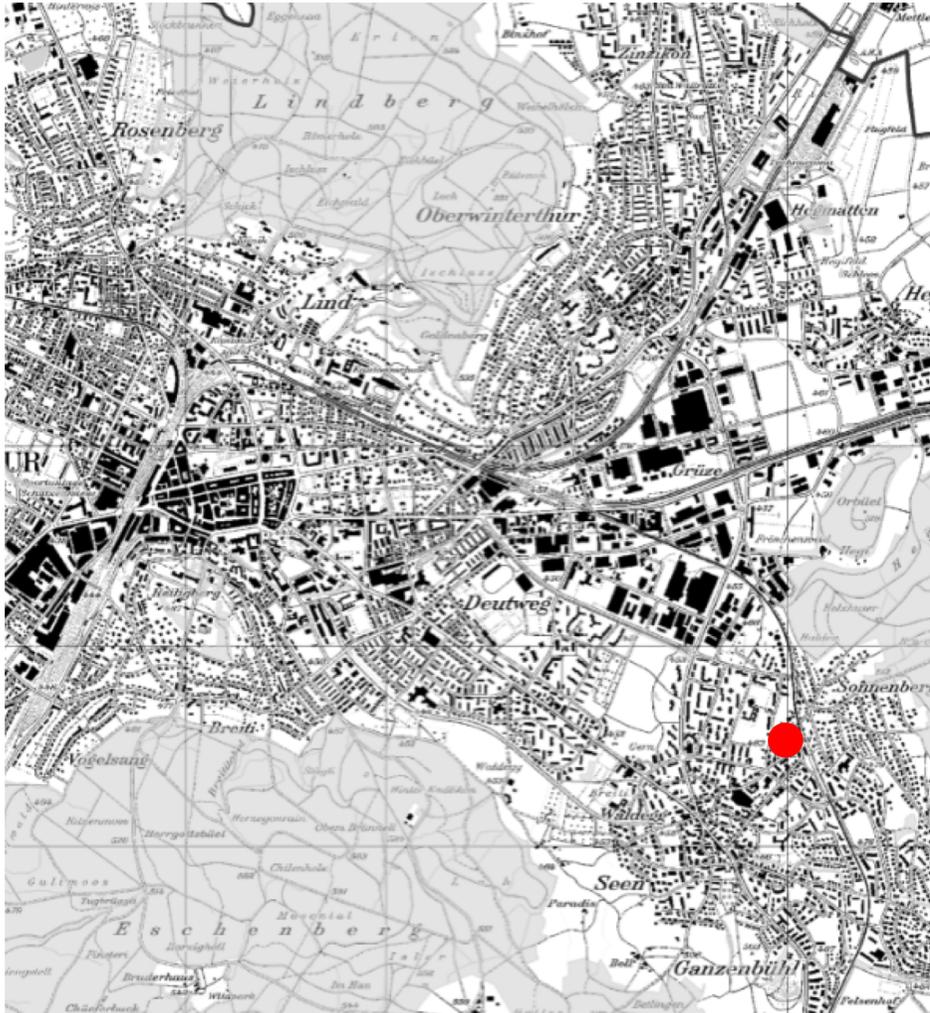
Massnahme	Beschreibung
Monetäre Parkplatzbewirtschaftung	<p><u>Besucher-Parkplätze:</u> Festlegung lenkungswirksamer Gebührenhöhe (gemäss der gängigen Praxis wird eine Gebühr ≥ 2 Franken / Stunde als lenkungswirksam betrachtet)</p> <p><u>Mitarbeiter-Parkplätze:</u> Monatstarife für Festvermietung, welche sich an Vollkosten orientieren. Allenfalls ohne Parkplatzzuteilung, differenziert nach Ausstattung des Parkplatzes und Festlegung von Vergabekriterien für die Berechtigung eines Parkplatzes (z.B. Distanz zum Arbeitsplatz, Erreichbarkeit mit ÖV). Evtl. Herausgabe von Tageskarten für Mitarbeitende, die nur punktuell auf das Auto angewiesen sind.</p>
Mobilitätsbonus	Auszahlung eines Mobilitätsbonus in Form von beispielsweise SBB-Rail-Checks oder Subventionierung Job-Ticket (Angebot vom ZVV) bzw. Beteiligung an den Fahrkosten für den ÖV oder am Velounterhalt für alle Mitarbeitende, welche ihren Arbeitsweg mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo zurücklegen. Der Mobilitätsbonus kann durch die Einnahmen der Parkgebühren (mit-)finanziert werden.
Ausfahrtsdosierung	Bei grösseren Anlagen Ausfahrtsdosierung für Motorfahrzeuge in Hauptverkehrszeiten.
Fahrtenmodell	Festlegung der maximal zulässigen Zahl der Auto-Fahrten bezogen auf den Tag oder eine bestimmte Tageszeit.
Regelung Geschäftsverkehr	Anreize bzw. Regelungen schaffen, damit auch Geschäftsfahrten soweit möglich mit dem ÖV, mit dem Velo oder konzentriert mit dem Auto (sprich möglichst hoher Besetzungsgrad) unternommen werden. Möglichkeiten um dies zu beeinflussen sind: Spesenreglement, Kilometer-Entschädigung, proaktive Ermunterung Geschäftsfahrten mit dem ÖV zu machen, Vorbildfunktion der Geschäftsleitung etc.

Begleitmassnahmen

Massnahme	Beschreibung
Carsharing-Angebot	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarfsgerechtes Carsharing-Angebot ▪ Anordnung an optimaler Lage
Fuss- und Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Genügend Veloparkplätze bei Haupteingängen, hindernisfrei zugänglich, gut beleuchtet, einsehbar, teils wettergeschützt, Auflademöglichkeit E-Bikes ▪ Direkte Fusswege zu ÖV-Haltestellen, hindernisfrei, gut beleuchtet ▪ Betriebsvelos / Betriebs-E-Bikes ▪ Weitere mögliche Massnahmen für den Veloverkehr: Duschmöglichkeit, Pumpstation für Velos, Infrastruktur für Veloreparatur, Schliessfächer für Velokleider und Helm
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Informationen an Mitarbeitende bzgl. ÖV-Angebot (Fahrplan, Zonenplan, ÖV-Abos, etc.) ▪ Information bzgl. ÖV-Erschliessung für Kunden / Besucher auf Internet ▪ Abstimmung von Terminen auf ÖV-Fahrplan
Motorisierter Individualverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften (Carpooling) ▪ Integration Parkierungsanlage (falls öffentlich zugänglich) in übergeordnetes Parkleitsystem
Arbeitsmodelle	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einführung und Förderung von work@home ▪ Arbeitszeit so festlegen, dass der Arbeitsbeginn- bzw. das Arbeitsende nicht in den Hauptverkehrszeiten anfällt (7 - 9 Uhr / 16 - 18 Uhr). ▪ Fördern von Telefon- und Videokonferenzen



Mobilitätskonzept «Good Practice», Hagmann-Areal





Mobilitätskonzept «Good Practice», Hagmann-Areal

Grunddaten

- Wohnen 16'100 m²
- Pflichtabstellplätze minimal 50 PF
- Pflichtabstellplätze realisiert 25 PF

Massnahmen

- Verzicht auf Bezug von Anwohnerparkkarten
- Neue Fuss- und Veloverbindung durch Areal mit direktem Zugang zur S-Bahnhaltestelle (auch für Öffentlichkeit nutzbar)
- Mobilitätsraum (inkl. Veloabstellplätze mit Lademöglichkeit für eBikes)
- Bestimmungen zur Vergabe von privaten Parkplätzen
- Beteiligung an Carsharing-Unternehmen



Erfahrungen und Empfehlungen an andere Gemeinden

- Verständnis für Mobilitätskonzepte nicht bei allen Bauherrschaften vorhanden
 - > mit Genossenschaften sehr gute Erfahrungen
 - > bei profitorientierten Unternehmen ist teilweise Aufklärungsarbeit erforderlich
- «öffentliches» Berechnungstool Pflichtabstellplätze hat sich bewährt
 - > macht Nachvollziehbarkeit, Bewertung und Einordnung einfacher
 - > es wird klarer ersichtlich, wieso Mobilitätskonzept erforderlich ist
- Bei «kleinen» Bauvorhaben resp. Mobilitätskonzepten sind Verzicht zum Bezug von öffentlichen Parkkarten und gute Erschliessung Veloabstellanlage die effektivsten Massnahme, andere Massnahmen sind eher schwierig umsetzbar
 - > macht aber nur Sinn, wenn der Bezug von Parkkarten geregelt ist/wird
- Das Zusammenspiel und die Abgrenzung zwischen privater und öffentlicher Parkierung ist bei Bauherrschaften teilweise nicht vorhanden
 - > klares Aufzeigen der Regelungen ist erforderlich
- Controlling ist aufwendig
 - > nur einfordern, wenn dies auch Sinn macht



Private und öffentliche Parkplätze in Winterthur sind aktuelle (Verkehrs-)Politik!

Grosser Gemeinderat beendet Streit um private Parkplätze

Winterthur Der Kompromiss hielt: Mit 54:3 Stimmen sagte das Parlament gestern Ja zur neuen Parkplatzverordnung. Ergreift niemand das Referendum, ist es der Schlusspunkt hinter einer beinahe endlosen Debatte.

David Herter

Bei Neubauten dürfen Unternehmen und Private in Winterthur künftig weniger Parkplätze bauen, als der Kanton Zürich es erlauben würde. Dafür will die Stadt den Bauherren bei Umbauten und Sanierungen mehr Parkplätze bewilligen. So lässt sich der Kompromiss zusammenfassen, den der Winterthurer Gemeinderat gestern beschlossen hat. Von links bis rechts stimmten die Parteien der neuen Parkplatzverordnung zu, mit Ausnah-

me von zwei SVP-Vertretern und des Piraten. Um den Kompromiss war zuvor in der zuständigen Kommission des Gemeinderates hart gerungen worden.

Rechtskräftig ist der Beschluss noch nicht. Verbände und Volk könnten dagegen das Referendum ergreifen. Bauvorsteherin Christa Meier (SP) appellierte an die Parteien, auf die Lobbys von Auto- und Velofahrern einzuwirken, damit diese auf das Referendum verzichten. Andernfalls drohten Winterthur weite-

re lange Jahre ohne Planungs- und Rechtssicherheit.

Die geltende Parkplatzverordnung stammt aus dem Jahr 1986 und ist in vielerlei Hinsicht veraltet. 2011 führte der Stadtrat eine Übergangsregelung ein. 2015 bekämpften Bürgerliche, Unternehmer und Autolobby per Referendum eine umstrittene Vorlage des links-grünen Stadtrates. Erfolgreich: 60 Prozent der Winterthurerinnen und Winterthurer lehnten die Vorlage ab. **Seite 3**

Die Gratisparkplätze verschwinden

Parkregime Ab 2020 wird (fast) ganz Winterthur zur blauen Zone.

Die Stadt Zürich hat sie schon 1989 eingeführt, 30 Jahre später kommt sie auch in Winterthur: die flächendeckende blaue Zone. Weisse Gratisparkplätze sollen binnen dreier Jahre aus dem öffentlichen Strassenraum verschwinden. Das hat der Stadtrat schon 2017 angekündigt, im Gemeinderat wurde gestern über den Kredit zur Umsetzung abgestimmt. Es war das einzige Mal, dass sich das Parlament zu dieser Frage äussern durfte. Denn blaue Zonen, auch stadtweit, darf der Stadtrat selbst beschliessen.

Zettel sind nicht «smart»

Wirklich umstritten waren die Pläne inhaltlich nicht. Das Kernziel, nämlich Pendler aus den Quartieren fernzuhalten, sodass Anwohner und Kunden genügend Parkraum finden, teilen auch SVP und FDP. Trotzdem lehnten sie die Vorlage ab. Die SVP, weil sie eine stadtweite Zone für übertrieben hält, die FDP, weil sie fand, dass erst geklärt werden soll, auf welchem Weg die Anwohner einfach Besucherparkkarten lösen können. Ein entsprechendes Webportal

ist noch nicht bereit. «Wenn die Grossmutter spontan zu Besuch kommt, muss man erst auf den Polizeiposten gehen und dort eine Besucherkarte kaufen», kritisierte Romana Heuberger (FDP). «Das ist Smart City für Höhlenbewohner.»

Die Kritik änderte wenig; mit 37 zu 19 Stimmen nahm der Gemeinderat den Kredit klar an. Eine Million Franken wird die Einführung kosten. Die Umsetzung startet 2020 und wird bis 2022 in drei Etappen vollzogen, beginnend mit Mattenbach und Oberwinterthur. Das ganze Stadtgebiet wird dann in 19 Anwohnerparkzonen eingeteilt, die sich leicht überlappen. Das ganze Stadtgebiet? Fast! Ausgeklammert werden einige Aussenwachen, wo es kein Pendlerproblem gibt (namentlich Eidberg, Gotzenwil, Iberg, Neuburg, Ricketwil, Rossberg, Stadel, Radhof, Lantig und Taggenberg). In den zwei Zentrumszonen rund um die Altstadt und in Neuhegi wird es keine blaue Zone geben, sondern nur bewirtschaftete weisse Parkplätze, in den Quartieren einen Mischbetrieb.

Baustadträtin Christa Meier (SP) bedauerte, dass die Verordnung zur Parkraumbewirtschaftung noch nicht vorliegt. Sie versicherte, dass diese bald nachgeliefert werde. Dass die blaue Zone aufs ganze Stadtgebiet ausgedehnt wird, begründete sie damit, dass jede Ausweitung bisher dazu führte, dass die Pendler einfach in die Nachbarschaft auswichen. «Man kann insofern nicht sagen, dass es Orte gibt, die kein Problem haben.»

«Eine Frage der Fairness»

Felix Landolt (SP) begrüsst, dass diese «uralte Forderung» endlich umgesetzt werde. Markus Nater (GLP) lobt den Schritt unter dem Aspekt der Fairness: «Die Pendler nutzen heute hektarweise teuren Winterthurer Boden, während die Winterthurer Bevölkerung rund zwei Franken pro Tag fürs Parkieren zahlt.» 660 Franken kostet die Nachtparkgebühr. In einer flächendeckenden blauen Zone liesse sie sich, sofern gewünscht, mit der Anwohnerparkkarte kombinieren.

Michael Graf

Landbote, 17. Sept. 2019

Landbote, 17. Sept. 2019



Danke für die Aufmerksamkeit

christoph.oetiker@win.ch

052 267 54 68