

Stadt Winterthur  
Departement Sicherheit und Umwelt  
Sekretariat  
Pionierstrasse 7  
8403 Winterthur

per Mail: sekretariat.dsu@win.ch

Winterthur, 20. Juni 2019

**Vernehmlassungsantwort der Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW) zur Vorlage „Parkplatzbewirtschaftung / Anpassung der Parkierungsverordnungen“**

Sehr geehrte Frau Stadträtin Günthard-Maier,  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die HAW bedankt sich für die Möglichkeit, am Vernehmlassungsverfahren zur oben genannten Vorlage teilzunehmen.

**Allgemeine Erwägungen**

*Formelles*

Die HAW wünscht sich ausdrücklich, dass die drei vorliegenden Verordnungen (VO) in einer einzigen VO zusammengefasst werden. Diese VO sind historisch entstanden und erschweren die Übersicht und Einfachheit. In diesem Sinne begrüssen wir den formulierten Gegenvorschlag der FDP Winterthur, der dieser Eingabe beiliegt.

Die HAW zeigt sich äusserst kritisch gegenüber der Idee einer lenkungswirksamen Parkgebühr. Verschiedene wissenschaftliche Untersuchungen (z.B. Fehr Advice, Juni 2018: "Der Mensch im Verkehr – ein Homo Oeconomicus") haben gezeigt, dass Gebühren im geplanten Rahmen keine oder eine kaum spürbare Lenkungswirksamkeit haben, hingegen mit grossem Aufwand und mit Umsetzungskosten verbunden sind. Es stellt sich uns deshalb grundsätzlich die Frage, ob die verkehrspolitischen Ziele mit diesen Massnahmen auch nur ansatzweise erreicht werden oder ob Regelungen mit negativer Aussenwahrnehmung lediglich den Standort Winterthur schwächen ohne verkehrstechnische Vorteile zu bringen.

*Flächendeckende Einführung der blauen Zone*

Die HAW teilt die Ansicht, dass Winterthur nicht für Autopendler Gratisparkplätze zur Verfügung stellen soll. Wir begrüssen deshalb die Einführung der Blauen Zone in Wohnquartieren mit Pendlerdruck. Die flächendeckende Einführung der blauen Zone in allen Wohnquartieren erachten wir jedoch als unverhältnismässig.

**Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur**

Neuhegi als Zentrumszone zu behandeln, geht an den Realitäten vorbei. Neuhegi ist den übrigen Quartierzentren gleichzusetzen.

Die Bewirtschaftungszeit soll einzig zum Ausschluss von Pendlern dienen und nicht die Besucher der Anwohner unnötig behindern. Eine Kürzung der Bewirtschaftungszeit von 08.00 bis 17.00 reicht dazu aus.

#### *Bestandesgarantie*

Die Einführung von blauen Zonen darf keinesfalls zu einer Reduktion der zur Verfügung stehenden Parkplätze führen, da sonst die vom Pendlerdruck betroffenen Quartiere keinen Nutzen daraus ziehen. Eine Erhebung der Parkplätze vor und nach der Umsetzung von Blauer Zone ist zwingend.

#### *Effiziente Parkierungsinfrastruktur*

Vor der Inkraftsetzung der vorliegenden Regelungen ist zwingend ein funktionierendes und getestetes Bezahlsystem (Parkierungs-App) zu realisieren. Die vermehrte Bewirtschaftung von Parkplätzen darf unter keinen Umständen zu baulichen Massnahmen und daraus resultierenden Kosten wie beispielsweise Installation von Parkuhren, das Verlegen von Leitungen etc. führen.

#### *Bandbreite und Höhe der Gebühren*

Wir fordern den Stadtrat auf, in der VO konkrete Gebührenansätze und nicht Bandbreiten oder Rahmensätze festzulegen. Künftige Anpassungen der Gebühren sollen nicht durch den Stadtrat erfolgen, sondern den ordentlichen demokratischen Prozessen unterliegen.

Es ist ein einfacher Gebührenrahmen zu schaffen und insbesondere die Kontrollgebühr nur einmal zu erheben. Der VO-Vorschlag des Stadtrates sieht vor, die Kontrollgebühr zeitlich abzustufen oder mehrfach zu verrechnen. Das ist nicht notwendig. Eine Kontrolle ist gleich aufwändig, egal für welche Parkierungsdauer sie anfällt. Die Kontrollgebühr soll deshalb einheitlich CHF 1.- betragen.

Der Vergleich der Parkgebühren zwischen der Stadt Zürich und Städten in der Ostschweiz ist wenig zielführend. Winterthur steht zu diesen Städten in Konkurrenz was Konsum, Einkauf, Unterhaltung, Gewerbe und Kultur betrifft. Als Konsequenz sind konkurrenzfähige und nicht geschäftsverhindernde Gebühren zu erheben. Z.B.: Kontrollgebühr für die ersten 30 Minuten CHF 1.- und für alle weiteren 30 Minuten eine Benutzungsgebühr von CHF 1.-.

#### *Zweckgebundenheit / Mobilitätsfonds*

Die HAW fordert eine Zweckgebundenheit der Gebühreneinnahmen. Der Netto-Ertrag aus den Gebühren gemäss dieser Verordnung soll nach Abzug aller der mit dem Vollzug der Kontrolle angefallenen Kosten sowie dem Abzug einer kalkulatorischen Miete für die Benutzung des öffentlichen Grundes (sofern es sich nicht um Strassen handelt) in einen Mobilitäts-Fonds eingelegt werden. Diese Mittel sollen zur Finanzierung von Park und Ride Anlagen, der Förderung von Angeboten des öffentlichen Verkehrs, Car-sharing Angeboten oder digitalen Verkehrsmanagementsystemen herangezogen werden können. Eine Zuweisung der Gebühren in den allgemeinen Haushalt ist abzulehnen.

## Antworten zum Fragenkatalog Vernehmlassung

### A. Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP)

1. Befürworten Sie, dass auch weiterhin für das kurzfristige Parkieren in einer Zentrumszone eine Mindestgebühr (Kontrollgebühr) bezahlt werden muss? Art. 3 Abs. 3 Satz 3 E-VgP

*Antwort:*

*Dort, wo gebührenpflichtige PP vorhanden sind, soll für das kurzfristige Parkieren eine Mindestgebühr erhoben werden, aber nur diese Kontrollgebühr. Als "kurzfristig" erachten wir eine Zeit von mehr als 30 Minuten, also konkret fordern wir die Erhöhung auf 60 Minuten, wie bisher.*

2. Sind Sie damit einverstanden, dass in den Stadt- und Quartierzentren das Abstellen eines Motorfahrzeugs für eine Dauer von mehr als 30 Minuten (heute: 60 Minuten) als längerfristiges Parkieren gilt, so dass dafür auch eine Benutzungsgebühr verlangt werden kann? Art. 4 Abs. 1 und 3 E-VgP

*Antwort:*

*30 Minuten sind zu kurz, Eine Zeit von 60 Minuten ist realistischer und entspricht eher den Bedürfnissen der Benutzer.*

3. Sind Sie mit der Regelung einverstanden, wonach der Grosse Gemeinderat einen Maximalbetrag für die Benutzungsgebühr bestimmt und der Stadtrat bis zu dieser Limite die Parkgebühren lenkungswirksam festlegen und der weiteren Entwicklung entsprechend flexibel anpassen kann? Art. 4 Abs. 3 E-VgP

*Antwort:*

*Nein. In der Verordnung sollen die genauen Ansätze durch den Grossen Gemeinderat geregelt werden. Diese Gebühren sind tiefer als die Obergrenze des vorgeschlagenen Spielraumes festzusetzen.*

4. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen (Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t) die maximale Benutzungsgebühr höher angesetzt wird als für leichte Motorfahrzeuge? Art. 4 Abs. 3 E-VgP

*Antwort:*

*Nein, das behindert und belastet ganz direkt das Gewerbe, KMU und die Wirtschaft. Es ist uns auch nicht klar, ob immer von aussen klar ersichtlich ist, ob ein Fahrzeug mehr oder weniger als 3,5 t wiegt. Wir erachten dies als zu komplexe Regelung und sehen Schwierigkeiten in der Umsetzung.*

5. Sind Sie damit einverstanden, dass in den beiden Zentrumszonen ausschliesslich gebührenpflichtige Parkplätze angeboten werden? Art. 5 Abs. 3 E-VgP

*Antwort:*

*Nein, wir akzeptieren dieses Vorgehen in der Zentrumszone Altstadt. Hingegen ist Neuhegi nicht als Zentrumszone zu betrachten und soll wie ein Quartierzentrum behandelt werden. Der entsprechende Perimeter für Neuhegi ist deshalb auch nochmals zu überarbeiten und zu redimensionieren und es soll auch in Neuhegi die Möglichkeit geben, Blaue Zonen einzurichten bzw. beizubehalten.*

6. Sind Sie einverstanden mit der Festlegung der Grenzen der beiden Zentrumszonen (wo für das Parkieren auf öffentlichem Grund Kontroll- und ab 30 Minuten auch Benutzungsgebühren verlangt werden)?

a) Zentrumszone Innenstadt

*Antwort:*

*Ja, die Zentrumszone Innenstadt ist akzeptabel begrenzt, wenn auch relativ weit gefasst. Allerdings sind wir nicht einverstanden mit der Begrenzung auf 30 Minuten, siehe vorne.*

b) Zentrumszone Neuhegi

*Antwort:*

*Nein. Neuhegi ist nicht als Zentrumszone zu betrachten und soll als Quartierzentrum mit massiv reduziertem Perimeter behandelt werden.*

7. Sind Sie einverstanden mit der Festlegung der Grenzen der vier Quartierzentren (wo für das Parkieren auf öffentlichem Grund Kontroll- und ab 30 Minuten auch Benutzungsgebühren verlangt werden können - aber auch bloss zeitlich beschränktes Parkieren «Blaue Zone» möglich ist)?

a) Quartierzentrum Töss

b) Quartierzentrum Wülflingen

c) Quartierzentrum Seen

d) Quartierzentrum Oberwinterthur

*Antwort:*

*Ja, auch wenn die Grenzen mehr als grosszügig gelegt sind. Wir sehen viele Strassen, die nicht mehr wirklich zu den Zentren gehören und wo Anwohner keine Dauerparkmöglichkeit mehr vor ihrer Liegenschaft haben werden. Diese Situation ist zu verhindern und Parkgebühren sind nur dort einzuführen wo keine Anwohner auf Parkmöglichkeiten angewiesen sind.*

8. Befürworten Sie, dass der Stadtrat für das längerfristige Parkieren an speziellen Zielorten je nach der konkreten Situation neben der Kontroll- auch eine Benutzungsgebühr festlegen kann?

*Antwort:*

*Ja, wir erwarten aber, dass in der Verordnung die „speziellen Zielorte“ definiert und abschliessend aufgezählt werden. Nur so weiss man, wozu man seine Zustimmung gibt.*

9. Neu soll das Parkieren von allen Motorfahrzeugen für gebührenpflichtig erklärt werden. Ausnahmen - wie im bisherigen Art. 2 Abs. 2 VgP «Motorfahrräder» - sollen nicht mehr einzeln in der Verordnung aufgeführt werden. Vielmehr soll der Stadtrat ermächtigt werden, einzelne Kategorien von Motorfahrzeugen von der Gebührenpflicht auszunehmen, um so flexibel auf die weitere Entwicklung reagieren zu können. Sind Sie mit einer solchen Regelung einverstanden?

*Antwort:*

*Nein, Motorräder sollen weiterhin explizit ausgenommen sein. Zudem sollen auch weitere Ausnahmen möglich und namentlich in der Verordnung erwähnt sein.*

## B. Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (PBZ)

1. Sind Sie damit einverstanden, dass - entsprechend der bisherigen Praxis - Einwohnerinnen und Einwohner sowie Betriebe, deren Wohnsitz oder Betriebsdomizil in einer Zentrumszone gemäss Art. 5 VgP liegt (in denen es künftig ausschliesslich monetär bewirtschaftete Parkfelder geben soll), eine Parkierungsbewilligung für das zeitlich unbeschränkte Parkieren in einem benachbarten Gebiet mit Anwohnerbevorzugung beziehen können?

*Antwort:*

*Ja*

2. Befürworten Sie, dass - der heutigen Praxis entsprechend – ausdrücklich festgelegt wird, dass berechnigte Personen und Betriebe für Besuchende und Kundschaft Tagesbewilligungen beziehen können?

*Antwort:*

*Ja, unbedingt. Diese Bewilligungen müssen aber zwingend durch eine einfache, für den Benutzer kostenlose, elektronische Lösung möglich sein. Diese Möglichkeit ist so schnell wie möglich, auch unabhängig von der weiteren Bearbeitung dieser Verordnung umzusetzen.*

3. Gemäss bisheriger Praxis erhalten Gewerbetreibende, welche im Auftrag von Anwohnenden oder ansässigen Betrieben regelmässig Dienstleistungen erbringen, für die sie zwingend auf ein Fahrzeug angewiesen sind (bspw. Werkstattwagen), eine Parkierungsbewilligung für alle Gebiete mit Anwohnerbevorzugung. Sind Sie damit einverstanden, dass diese bewährte Praxis in der Verordnung verankert wird?

*Antwort:*

*Ja. Der Begriff "regelmässig" durch "wiederholt" zu ersetzen oder ganz zu streichen. Im Sinne der Arbeitsplatzförderung sind dem ansässigen Gewerbe Bewilligungen sehr grosszügig und ohne bürokratische Hürden zu erteilen.*

4. Macht es aus Ihrer Sicht Sinn, dass in besonderen Fällen, bspw. wenn eine Person gleich mehrere Fahrzeuge besitzt, die Anzahl Bewilligungen pro Berechtigtem / Berechtigter beschränkt werden kann?

*Antwort:*

*Nein, auf keinen Fall. Das ist ein Eingriff in das persönliche Eigentumsrecht und es dürfte sich hier um Einzelfälle handeln, für die es nicht eine eigene besondere Regelung braucht.*

5. Sind Sie mit der Regelung einverstanden, wonach der Grosse Gemeinderat einen Gebührenrahmen für die verschiedenen Parkierungsbewilligungen setzt, in dessen Bandbreite der Stadtrat die einzelnen Gebühren festlegt und der weiteren Entwicklung folgend flexibel anpassen kann?

*Antwort:*

*Nein, der Grosse Gemeinderat als Legislative soll im Rahmen der Verordnung die konkreten Gebühren festlegen. Die Höhe der Gebühren soll sich am Vernehmlassungsvorschlag orientieren, aber keinesfalls den Spielraum voll ausschöpfen. Wir erachten eine Gebühr von CHF 1.- pro 30 Minuten in der Zentrumszone als angemessen (also 2.- pro Stunde und 4.- pro 2 Stunden).*

6. Sind Sie damit einverstanden, dass Anwohnenden und ansässigen Betrieben, die bereits vergleichsweise hohe Gebühren für das nächtliche Dauerparkieren zahlen, die Bewilligung zum tagsüber unbeschränkten Parkieren in der Blauen Zone zu einem reduzierten Tarif abgegeben wird?

*Antwort:*

*Ja. Das ist ein sehr wichtiger Punkt, denn die Nachtparkgebühren sind bereits jetzt an der obersten vertretbaren Grenze und auch im schweizweiten Vergleich sehr hoch.*

7. Sind Sie damit einverstanden, dass dem Stadtrat die Kompetenz eingeräumt wird, andere Formen der Parkierungsberechtigung als eine Parkkarte einzuführen?

*Antwort:*

*Ja, dies ist aus unserer Sicht sogar zwingende Voraussetzung für alle Anpassungen im Rahmen dieser Revision. Ohne eine moderne, einfache, elektronische Lösung (Parkier-App) darf der Stadtrat die vorgeschlagenen Anpassungen am gesamten Parkierregime noch nicht umsetzen.*

*Zudem haben die anderen Formen der Parkierungsberechtigung kostenneutral auszufallen, dürfen den Verwaltungsaufwand nicht erhöhen und für die Nutzer muss die neue Lösung zwingend einfacher und weniger aufwändig sein.*

8. Befürworten Sie, dass die rechtlichen Grundlagen für eine kombinierte Bewilligung Anwohnerbevorzugung/Nachtparkieren geschaffen wird?

*Antwort:*

*Ja. Dies wäre auch ein weiterer Vorteil, den eine Zusammenfassung der 3 Verordnungen in eine einzige Verordnung hätte.*

### **C. Nachtparkierverordnung (NPV)**

1. Sind Sie mit der Regelung einverstanden, dass der Grosse Gemeinderat auch für Bewilligungen zum Nachtparkieren einen Gebührenrahmen setzt, in dessen Bandbreite der Stadtrat die einzelnen Gebühren festlegt und demnach flexibel anpassen kann?

*Antwort:*

*Nein, der Grosse Gemeinderat als Legislative soll im Rahmen der Verordnung die konkreten Gebühren festlegen. Die Gebühren für Nachtparkieren dürfen aber keinesfalls mehr höher ausfallen als aktuell.*

2. Sind Sie damit einverstanden, dass die Durchführung von Kontrollaufgaben (nicht die Ahndung allfälliger Verstösse) an geeignete Dritte übertragen werden kann?

*Antwort:*

*Ja, aber nur wenn die Kosten für die Kontrolle damit klar reduziert werden können. Kontroll-Aufgaben sind polizeiliche Hoheitsaufgaben und es ist daher eine grosse Vorsicht bei der Vergabe zu geben.*

## **D. Weitere Bemerkungen zu den Revisionsvorlagen**

### **Höhe der Gebühren**

Der Vergleich der Parkgebühren zwischen der Stadt Zürich und den Städten der Ostschweiz und die Ermittlung der Winterthurer Gebühren dazwischen erscheint uns falsch. Winterthur steht in Konkurrenz zu den Städten der Ostschweiz und des Süddeutschen Raumes sowie der Industriezonen in Wallisellen und dem Glattzentrum, nicht aber zu Zürich. Deshalb sind die Parkgebühren zwingend an diesen Destinationen auszurichten und konkurrenzfähig zu diesen Gebieten zu halten. Höhere Gebühren als die von uns erwähnten von CHF 1.- pro 30 min sind dabei wirtschaftsfeindlich und geschäftsschädigend. Mit tieferen Gebühren könnte Winterthur in diesem Konkurrenzkampf aber attraktiver werden.

Ausserdem ist festzuhalten, dass der Modalsplit zwischen ÖV und Auto nur marginal durch die Höhe der Gebühren beeinflusst werden kann. Vielmehr wird dadurch die Destination des Autofahrers und die effektiv gefahrenen Kilometer beeinflusst. Wenn Winterthur prohibitiv Autofahrer fernhalten und zu weiter entfernten Destinationen umleiten will, kann das mit (zu) hohen Gebühren erreicht werden. Nachhaltig und umweltschonend wäre das aber nicht.

### **Park & Ride verbessern, Park & Pool-Lösung vermisst**

Park&Ride-Anlagen bestehen, sind aber noch zu wenig attraktiv und sollten mit gezielten Angeboten optimiert werden. So könnte ein Eilbus ohne Zwischenhalte von einer Park&Ride-Anlage am Stadtrand ins Zentrum oder zu bevorzugten Örtlichkeiten eine Parkanlage attraktiver machen und den Pendlerdruck auf die Stadt und deren Quartiere besser reduzieren als eine flächendeckende Blaue Zone.

Für die Förderung des Car-Pooling sollten unbedingt an geeigneten Stellen Pool-Parkplätze geschaffen werden, wo Fahrzeuge länger abgestellt werden können und von wo aus mehrere Personen gemeinsam in einem Fahrzeug weiterreisen können. Dies ist einerseits für Pendler, aber vor allem für Sport- oder Musikvereine, Gruppenreisen oder Firmenausflüge attraktiv. In Winterthur gibt es derzeit kaum noch und mit der neuen Regelung gar keine Möglichkeit mehr, wo man zum Beispiel übers Wochenende (von Fr Abend bis Mo Morgen) sein Fahrzeug abstellen kann ohne horrenden Gebühren zahlen zu müssen.

### **Zweckbestimmung der Parkgebühren**

Einer massvollen Gebührenerhöhung können wir zustimmen. Die Vorlage bietet aber Hand, dass die Gebühren um 300% erhöht werden, was definitiv zu viel ist. Eine Zweckbestimmung, was mit den eingenommenen Gebühren gemacht wird und wofür dieses Geld verwendet wird, würde einerseits die Transparenz erhöhen und andererseits sicher auch die Akzeptanz der Gebühren verbessern. Mit dem richtigen Verwendungszweck könnte Winterthur sich sogar einen positiven Namen machen. Es ist unbedingt zu prüfen, inwiefern eine Zweckbestimmung zumindest eines Teils der Gebühreinnahmen möglich ist.

### **Bestehende Unklarheiten**

Nicht nur betreffend Motorrädern besteht eine grosse Unklarheit oder eher Ungewissheit. Deshalb wäre es sehr wünschenswert, wenn klare Regelungen für Motorräder bestehen, diese aus der Verordnung ausgenommen werden oder eventuell sogar eigene Parkplätze dafür geschaffen werden. Aber auch für die folgenden Fahrzeuge und Vehikel sind die Regelungen der Benützung des öffentlichen Grundes aus unserer Sicht nicht klar:

- Grosser Platzbedarf von Velos mit Anhängern (z.B. sep. Parkplätze etc.)
- Grosser Platzbedarf von «zweirädrigen Karretten» (z.B. sep. Parkplätze etc.)
- Die neueste Entwicklung der Elektro-Scooter
- Gedeckte Veloabstellplätze (z.B. Velostationen, die mit «Zwang» benützt werden müssen)
- Die damit verbundenen allfälligen Gebühren
- Wenn nicht in der PP-Verordnung geregelt, sollte ein entsprechender Hinweis auf die allenfalls andernorts festgehaltenen Regeln gemacht werden.

Zusammenfassend halten wir also fest, dass wir erhebliches Verbesserungspotential sehen in den drei Verordnungen und vom Stadtrat erwarten, dass er diese überarbeitet und in einer einzigen Verordnung neu vorlegt. Blaue Zonen sind dort, wo Pendlerdruck besteht, einzuführen, aber mit zeitlich reduzierter Gültigkeit (8-17 Uhr), Parkgebühren fix vom GGR massvoll zu beschliessen und all das erst dann umzusetzen, wenn die technischen Möglichkeiten für eine unbürokratische und elektronische Nutzung bestehen. Neuhegi ist nicht als Zentrumszone sondern als Quartierzentrum zu betrachten und die Perimeter sind entsprechend zu reduzieren.

Mit diesen Anpassungen sind wir der Meinung, dass Winterthur eine zukunftsgerichtete und vertretbare Parkierungsverordnung haben wird, die unseren Standort nachhaltig attraktiv behält. Besten Dank für die Umsetzung in unserem Sinne.

Für Rückfragen:

Dr. Ralph Peterli, Geschäftsführer HAW, [ralph.peterli@haw.ch](mailto:ralph.peterli@haw.ch)

René Guthauser, Vizepräsident HAW, [rene.guthauser@burckhardtcompression.com](mailto:rene.guthauser@burckhardtcompression.com)

Freundliche Grüsse

Handelskammer und  
Arbeitgebervereinigung Winterthur (HAW)



Thomas Anwander  
Präsident



Dr. Ralph Peterli  
Geschäftsführer