



# Schriftliche Anfrage

betreffend **Parkplatzpolitik in den Zentrumszonen**

eingereicht von: Felix Landolt, namens der SP Fraktion

am: 6. September 2011

Geschäftsnummer: 2011/089

---

## Text und Begründung

Die Anzahl, die Lage der Parkplätze im öffentlichen Raum sowie deren Bewirtschaftung haben einen bedeutenden Einfluss auf das Verkehrsaufkommen, insbesondere auf den individuellen motorisierten Verkehr (MIV). Die Parkraumplanung ist deshalb ein Schlüsselthema beim Versuch das Verkehrsaufkommen und den Modalsplitt zu steuern. In der Stadt Winterthur besteht bezüglich der Anzahl Parkplätze in Zentrumsnähe der sog. Parkplatzkompromiss, welcher die Zahl der Parkplätze für die drei Kategorien (Altstadt-) Bewohner (4100), Pendler (5100) und Kunden (3100), Total 12300 Parkplätze im öffentlichen Raum festlegt und gleichzeitig deren Bewirtschaftung vorsieht. Der Parkplatzkompromiss aus dem Jahr 2007 bildet die Grundlage der Parkplatzbewilligungen, in dem Sinn, dass die oben genannte Anzahl an Parkplätzen quasi rechtmässig eingefordert werden konnten.

Zwischenzeitlich haben sich einige Rahmenbedingungen verändert. Als erstes ist das städtische Gesamtverkehrskonzept zu nennen, welches postuliert, dass (praktisch) die Verkehrszunahme auf Stadtgebiet durch den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr zu Lasten des MIV zu übernehmen sei. In dieselbe Richtung weist der durch den Gemeinderat genehmigte Gegenvorschlag zur Umverkehrsinitiative, welcher im Richtplan die Zunahme des modalsplits um 8% bis 2025 zu Gunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs vorschreibt. Als drittes Element kann die Anweisung des Stadtrates vom Februar 2011 genannt werden. In einer Dienstanweisung werden schärfere Regeln für die Parkplatzberechnung in Baubewilligungsverfahren erlassen. Als Grund dafür wird eine Verkehrsüberlastung genannt. Schliesslich hat sich der Stadtrat ausdrücklich zu den Zielen der 2000W und 2t CO<sub>2</sub> Gesellschaft bis 2050 bekannt.

Es fragt sich in dieser veränderten Ausgangslage, ob der Parkplatzkompromiss für die genannten Ziele noch dienlich sei oder ob er nicht vielmehr den Zielen widerspricht.

Ich frage den Stadtrat:

1. Wie beurteilt der Stadtrat den Parkplatzkompromiss hinsichtlich der von ihm anerkannten, oben genannten Ziele?
2. Wie ist die Auslastung der im Parkplatzkompromiss festgelegten Anzahl Parkplätze und welchen Einfluss hat dabei die Bewirtschaftung und die Signalisation?
3. Ist der Stadtrat bereit die Parkplatzpolitik in Zentrumsnähe (Stadtmitte und Neuhegi) aber auch in deren Zusammenhang in der städtischen Peripherie im Licht der neuen energie- und verkehrspolitischen und städtebaulichen Ziele zu analysieren, neu zu formulieren und sich mit den Interessenvertretern in einen Verhandlungsprozess zu begeben?