

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Genehmigung des Baurechtsvertrags mit HRS über Bau und Betrieb eines Parkhauses mit 630 Parkplätzen auf vier unterirdischen Geschossen unter dem Teuchelweiherplatz

Bewilligung des jährlich wiederkehrenden Einnahmeausfalls in der Grössenordnung von CHF 420'000.-- durch die Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen

Aufhebung der Befristung der Geltungsdauer der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund

Antrag:

1. Der Baurechtsvertrag mit HRS Real Estate AG, Frauenfeld für die unterirdische Nutzung und die Erstellung eines Parkhauses mit 630 Plätzen auf vier unterirdischen Geschossen und den dazugehörigen Anlagen auf dem Teuchelweiherplatz wird genehmigt.
2. Die Netto-Einnahmeausfälle in der Grössenordnung von jährlich CHF 420'000.-- werden bewilligt.
3. Die Befristung der Geltungsdauer der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund vom 4. Januar 2005 (I. Nachtrag vom 25. August 2008) wird aufgehoben.

Weisung:

1. Ausgangslage

Heute bestehen im Gebiet Zeughaus-Teuchelweiher insgesamt rund 470 Parkplätze (Teuchelweiherplatz: 298, Viehmarkt: 100, Reitweg: 70). Im Zusammenhang mit der Einführung der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund vom 24. Januar 2005 hat sich der Stadtrat – in Bestätigung des Parkplatzkompromisses 2001 des "Runden Tisches Parkierung" - auf eine Erhöhung der Parkplatzzahl auf insgesamt 560 bzw. 660 Parkplätze im oben angegebenen Gebiet verpflichtet. Im Gegenzug dazu hat der Grosse Gemeinderat der Einführung der Gebührenpflicht für zentrumsnahe Abstellplätze zugestimmt. Der in diesem Zusammenhang erarbeitete strategische Umweltverträglichkeitsbericht hat gezeigt, dass dem Bau und Betrieb von insgesamt 660 Parkplätzen im Gebiet Zeughaus-Teuchelweiher keine umweltrechtlichen Hindernisse im Wege stehen. Aus stadträumlichen Gründen und wegen der besseren Akzeptanz im Quartier wurde festgelegt, dass die Parkplätze in einer unterirdischen Parkieranlage unter dem Teuchelweiherplatz gebaut werden sollen. Dabei soll unter Anderem der traditionelle Auftritt des Zirkus Knie weiterhin gewährleistet werden können.

Der Stadtrat hat dafür ein Vorprojekt in zwei verschiedenen Varianten - mit 470 Parkplätzen (auf drei Geschossen) und 630 Parkplätzen (auf vier Geschossen) - als Ersatz für die bestehenden oberirdischen Parkieranlagen Reitweg, Viehmarkt und Teuchelweiherplatz sowie zur Abdeckung der gemäss Parkplatzkompromiss zusätzlich zu erstellenden Parkplätze ausarbeiten lassen. Die dreigeschossige Variante ist erweiterbar auf eine Grösse von 614 Parkplätzen. Gestützt auf dieses Baueingabeprojekt wurde das Baubewilligungsverfahren (mit einer projektbezogenen Umweltverträglichkeitsprüfung) eingeleitet. Die Baubewilligung wurde im September 2007 für beide Varianten erteilt. Die dagegen eingegangenen Rekurse sind mittlerweile – soweit sie nicht zurückgezogen wurden - durch die zuständigen Instanzen allesamt abgewiesen worden, so dass die Baubewilligung vom 19. September 2007 in Rechtskraft erwachsen ist.

2. Investorensuche

In Anbetracht der angespannten finanziellen Situation der Stadt und der Priorisierung anderer wichtiger Investitionen musste für die Finanzierung (sowie den Bau und wohl auch den Betrieb) des Parkhauses auf dem Teuchelweiherplatz eine privatwirtschaftliche Lösung (Public Private Partnership) gesucht werden.

Mit SRB-Nr. 2007-0870 bewilligte der Stadtrat die Ausschreibung für die Suche nach einer Investorin für den Bau und den Betrieb des Parkhauses Teuchelweiher. Mit Inserat vom 8. Juni 2007 wurde ein Verfahren eröffnet, das nicht dem Submissionsrecht unterstand.

Am 3. Oktober 2007 hat der Stadtrat die Firma HRS Real Estate AG, Frauenfeld als private Investorin bestimmt. Der von HRS angebotene Baurechtszins für die Erstellung und den Betrieb beträgt bei der Variante mit 470 Parkplätzen 15 % der Mieteinnahmen, jedoch mindestens CHF 200'000 pro Jahr und bei der Variante mit 630 Parkplätzen 12 % der Mieteinnahmen, jedoch mindestens CHF 200'000 pro Jahr.

Alle angefragten Investorinnen sind in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit einer unterirdischen Parkieranlage an dieser Lage und insbesondere mit der Grösse von 630 Plätzen sehr skeptisch. HRS ist jedoch nach wie vor bereit, die grosse Variante mit 630 Parkplätzen zu realisieren, wenn der Stadtrat mit flankierenden Massnahmen die Grundlagen für einen wirtschaftlichen Betrieb der Anlage legt. Das bedeutet, dass die Aufhebung von weiteren oberirdischen Parkplätzen im Einzugsgebiet der Anlage notwendig ist. So ist die Aufhebung der Parkplätze entlang der Zeughausstrasse und der Parkierananlage Adlerstrasse in Betracht zu ziehen. Das Areal Adlerstrasse könnte einer anderen sinnvollen Nutzung zugeführt werden.

3. Finanzielle Auswirkungen

Durch die Aufhebung der oberirdischen, öffentlichen Parkplätze auf dem Teuchelweiherplatz, dem Reitweg, dem Viehmarkt, sowie entlang der Zeughausstrasse und bei der Adlerstrasse verzichtet die Stadt auf Einnahmen aus Parkgebühren in der Grössenordnung von jährlich CHF 620'000:

Bezeichnung	Anzahl Plätze	Jährliche Einnahmen (CHF)
Teuchelweiherplatz	298	396'500
Viehmarktplatz	100	53'800
Reitwegplatz	70	12'500
Adlerstrasse	98	155'400
Zeughausstrasse	40	-
Total Anzahl aufzuhebende Plätze	606	
Total jährliche Einnahmen		618'200

Zusätzlich fallen mit diesen Plätzen verknüpfte Ordnungsbussen in der Grössenordnung von jährlich CHF 50'000 an. Es ist ausserdem festzuhalten, dass die angegebenen wegfallenden Einnahmen auf den heutigen vergleichsweise niedrigen Gebühren basieren.

Dem gegenüber stehen Einkünfte aus dem Baurechtsvertrag. Fest zugesichert ist der Minimalbetrag von CHF 200'000, der in den ersten Betriebsjahren kaum überschritten werden dürfte. Netto verzichtet die Stadt Winterthur durch die Realisierung des Parkhauses Teuchelweiher - ohne wegfallende Ordnungsbussen - also auf jährliche Einkünfte von rund CHF 420'000.

4. Projekt

Die beiden Varianten sehen je ein rechteckiges unterirdisches Parkhaus im nördlichen Bereich des Teuchelweiherplatzes vor, wobei mit der dreigeschossigen Variante 470, mit der viergeschossigen Variante 630 Parkplätze realisiert werden können (Beilage).

Die Erschliessung des Parkhauses erfolgt über die Zeughausstrasse.

Im Rahmen der Verhandlungen zum Baurechtsvertrag wurde das Projekt in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht weiter optimiert, so dass die Variante mit 470 Parkplätzen durch eine seitliche Erweiterung auf 614 Parkplätze auf ebenfalls drei unterirdischen Geschossen ausgebaut werden kann.

Eine massivere Bauweise des gesamten unterirdischen Baus würde zudem die Möglichkeit einer zukünftigen oberirdischen Überbauung des Areals offen lassen, auch wenn dies zum heutigen Zeitpunkt nicht vorgesehen ist. Diese Option kann noch in die Detailplanung aufgenommen werden, allerdings hätte dies einen Einfluss auf die Baukosten und somit den Baurechtszins.

5. Baurechtsvertrag

Mit dem Baurechtsvertrag wird der Firma HRS ein Baurecht über eine Fläche von rund 7'000 resp. 10'000 m² (die Fläche hängt vom definitiven Bauprojekt ab) eingeräumt. Da nur für die unterirdische Nutzung ein Baurecht eingeräumt wird, kann dafür ein Quadratmeterpreis von CHF 200 eingesetzt werden. Der Wert des Baurechts ist demnach auf CHF 1'400'000 resp. CHF 2'000'000 zu beziffern.

6. Kompetenzen

Die Abgabe von Land im Baurecht bis zu einem Betrag von CHF 6'000'000 fällt in die Kompetenz des Stadtrates (§ 41 Abs. 2 Ziff. 16 Gemeindeordnung). Durch die Aufhebung oberirdischer Parkplätze entgehen der Stadt jedoch Einnahmen in der Grössenordnung von netto CHF 420'000. Nach § 8 Abs. 2 in Verbindung mit § 28 Abs. 10 Gemeindeordnung entscheidet der Grosse Gemeinderat über Einnahmeausfälle von CHF 20'000 bis CHF 500'000 pro Jahr.

7. Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund

Die Umsetzung der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund seit dem 5. Juni 2005 hat allgemein zu einer markanten Verbesserung der Verkehrs- und Parkierungssituation im Stadtzentrum geführt. Die Parkplatzbewirtschaftung hat schlagartig bewirkt, dass auch im Zentrum praktisch jederzeit die für das Gewerbe primär wichtigen Kurzzeitabstellplätze zu Verfügung stehen. Die Auswertungen der Belegungsgrade der am Parkleitsystem angeschlossenen Parkierungseinrichtungen zeigen mit aller Deutlichkeit auf, dass diese Einrichtungen nur während sehr wenigen Stunden im Jahr voll ausgelastet sind. Viele Pendlerinnen und Pendler vermeiden seit der Bewirtschaftung die kostenpflichtigen Plätze im Zentrum und weichen auf periphere Plätze aus oder sie sind auf den Öffentlichen Verkehr umgestiegen. Die Parkplatzbewirtschaftung zählt denn auch zu den effektivsten Mitteln der Verkehrssteuerung und soll deshalb beibehalten werden. Der Grosse Gemeinderat hat die Verordnung jedoch zeitlich nur befristet erlassen. Die Ablaufrist wurde im I. Nachtrag zur Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund vom GGR letztmals am 25. August 2008 wie folgt festgelegt:

Die Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund tritt nach Ablauf von drei Jahren – ab dem Zeitpunkt gerechnet, in welchem sowohl die Baubewilligung für das geplante unterirdische Parkhaus auf dem Teuchelweiherplatz als auch ein Genehmigungsbeschluss des GGR zur betreffenden Baurechtsvereinbarung in Rechtskraft erwachsen sind, spätestens aber am 1. September 2013 – ausser Kraft, wenn bis dahin im Gebiet Teuchelweiher-Zeughaus nicht 560 Parkplätze definitiv zu Verfügung stehen und nicht zugleich die Möglichkeit zur Erstellung von weiteren 100 Parkplätzen durch Dritte rechtlich gesichert ist, wobei maximal 30 Parkplätze an einem anderen, unmittelbar der Altstadt zugute kommenden Ort realisiert werden können.

8. Beurteilung aus heutiger Sicht

Der vorliegende Antrag löst das mit dem "Parkplatzkompromiss 2001" eingegangene Versprechen ein und erfüllt weitere im Verlaufe der vergangenen Zeit gemachten Zusagen des Stadtrates. Der Stadtrat empfiehlt jedoch, eine generelle Neubeurteilung der Situation unter Berücksichtigung der seit 2001 eingetretenen Entwicklungen und gewonnenen Erkenntnisse vorzunehmen.

Der Stadtrat hat am 28. Februar 2007 das Parkierungskonzept 2007 (Beilage) für die Altstadt und den altstadtnahen Raum genehmigt. Es wurde den Medien und der Sachkommission Bau und Betriebe vorgestellt und den übrigen Mitgliedern des Grossen Gemeinderats zugestellt. Das Parkierungskonzept ist Grundlage für die Planung und Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs in der näheren Umgebung der Altstadt. Für die Parkierung im erweiterten Stadtzentrum muss eine Gesamtlösung im Vordergrund stehen. Es ist deshalb in Frage zu stellen, ob eine räumlich beschränkte Betrachtungsweise, wie sie dem "Parkplatzkompromiss Wachterareal 2001" zugrunde liegt, geeignet ist, die Parkierung mittel- und längerfristig sinnvoll zu regeln. So muss z.B. festgestellt werden, dass der heutige und künftige Park-

platzbestand nicht vorwiegend im Gebiet des Teuchelweiherplatzes, sondern eher in der Umgebung des Hauptbahnhofs aufgestockt werden müsste. Das Parkierungskonzept 2007 geht von einem bescheidenen Ausbau des für Bewohnerinnen und Bewohner, Besucherinnen und Besucher und für die Kundschaft des Stadtzentrums zur Verfügung stehenden Parkraums aus. Nicht erhöht werden soll hingegen die Zahl der Pendlerparkplätze, die das innerstädtische Verkehrsnetz zu den Stossverkehrszeiten unnötig belasten.

Wie oben erwähnt beschränkt sich das Parkplatzproblem auf wenige Stunden im Jahr. An allen anderen Tagen und Stunden deckt das heutige öffentliche Parkplatzangebot die Nachfrage nach Parkraum. Die Abdeckung des Spitzenbedarfs in einem unterirdischen Parkhaus ist wirtschaftlich nicht vertretbar.

In Anbetracht der finanziellen Lage der Stadt ist weiterhin zu überlegen, ob die Investition in dieses Parkhaus – beziehungsweise die daraus entstehenden Folgekosten - zum unauf-schiebbaren Zwangsbedarf gehört. Allerdings wäre es zu bedauern, dass bei einem vorläufigen Verzicht auch die bauliche und gestalterische Aufwertung des heute unwirtschaftlichen Teuchelweiherplatzes - aus welcher positive Impulse zur Entwicklung des Gebiets Teuchelweiher/Reitplatz/Unterer Deutweg erwartet werden - weiter hinausgeschoben würde.

Bei einem Verzicht auf den Abschluss des Baurechtsvertrags mit der Firma HRS Real Estate AG, Frauenfeld, wäre diese aus vorvertraglicher Haftung für die bisherigen Aufwendungen angemessen zu entschädigen.

Unter Würdigung der angegebenen verkehrstechnischen und finanziellen Aspekte könnte sich der Stadtrat eine Rückweisung dieses Geschäfts durch den Grossen Gemeinderat vorstellen, welche mit dem Auftrag verbunden wäre, eine neue und aus der Sicht des Stadtrats zweckmässigere Weisung mit dem folgenden Inhalt vorzulegen:

- Bau eines unterirdischen Parkhauses mit 470 Plätzen auf dem Teuchelweiherplatz
- keine Aufhebung der Parkplätze an der Adlerstrasse
- Umsetzung des Parkierungskonzepts 2007 für die Altstadt und den altstadtnahen Raum
- Aufhebung der Befristung der Geltungsdauer der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher / der Vorsteherin des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder

Beilagen:

- Baurechtsvertrag
- Situationsplan dreigeschossiges unterirdisches Parkhaus mit 630 Plätzen
- Parkierungskonzept 2007 (*nur in der Online-Ausgabe verfügbar*
(www.stadt.winterthur.ch/GGR/GGR-Geschäfte))

VORVERTRAG

Öffentliche Beurkundung

Über die Begründung eines

Baurechtsvertrag

für die unterirdische Nutzung und die Erstellung eines Parkhauses mit dazugehörigen Anlagen

zwischen

Stadt Winterthur
Vertreten durch
den Stadtrat
Stadthausstrasse 4
8402 Winterthur

- nachfolgend "Grundeigentümerin" genannt -

und

HRS Real Estate AG
Walzmühlestrasse 48
8501 Frauenfeld

-nachfolgend "Baurechtsberechtigte" genannt-

L.

Baurechtsdienstbarkeit

Es wird folgende Personaldienstbarkeit begründet:

1. Die Baurechtsberechtigte hat das Recht, auf dem Grundstück Kat.-Nrn. 1/7885, 1/8853, 1/5701, 1/6106 und 1/9533, Geviert Zeughausstrasse / Obermühlestrasse / Mühlestrasse, Winterthur-Stadt im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen sowie allfälliger behördlicher Ausnahmegenehmigungen ein unterirdisches Parkhaus mit dazugehörigen Anlagen zu erstellen. Basis ist das der Baubewilligung 2007-0168, mit BAB A2007/384 vom 12.09.2007 bewilligte Vorprojekt bzw. eine von der Baurechtsberechtigten im Einvernehmen mit der Grundeigentümerin vorgenommene Überarbei-

tung des bewilligten Projektes. (Die Baurechtsparzelle wird neu vermessen, die Kat.-Nrn. werden angepasst. Ein Mutationsgesuch wird eingereicht.)

2. Das Baurecht umfasst die im beiliegenden Situationsplan eingezeichnete Fläche im Ausmass von ca. 7'000 m². Der Plan bildet einen integrierten Bestandteil dieses Vertrags.
3. Die oberirdische Nutzung der Fläche bleibt der Grundeigentümerin vorbehalten, die den Raum als öffentlich zugängliche parkähnliche Anlage und für Veranstaltungen nutzen wird.
4. Die Baurechtsberechtigte ist verpflichtet, das Parkhaus samt den dazugehörigen Anlagen ordnungsgemäss zu unterhalten und alle behördlichen Vorschriften zu erfüllen.
5. Dieses Baurecht ist übertragbar und dauert bis xx.xx.2100. Über eine allfällige Verlängerung des Baurechts haben die Parteien spätestens xx.xx.2095 in Verhandlung zu treten.
6. Das Baurecht kann ganz oder teilweise auf Dritte übertragen werden und ist vererblich.

II.

Grundstück

Grundbuchamtskreis: Winterthur-Stadt

Grenzen / Bemerkungen

1. Grenzen gemäss vorgelegtem Plan.
2. Der Wortlaut der aufgeführten Anmerkungen, Vormerkungen und Dienstbarkeiten ist den Parteien bekannt; sie verzichten auf die wörtliche Wiedergabe in diesem Vertrag.

III.

Aufnahme des Baurechts als Grundstück

Das Baurecht gemäss Zf. I. vorn ist gleichzeitig mit der Eintragung der Dienstbarkeit als Grundstück (nachfolgend "Baurechtsgrundstück" genannt) im Grundbuch aufzunehmen, mit der Baurechtsberechtigten als Eigentümerin.

IV.

Baurechtszins

1. Die Einräumung des Baurechts erfolgt unentgeltlich, aber nicht schenkungsweise.
2. Die Baurechtsberechtigte hat während der Dauer des Baurechts einen Baurechtszins zu bezahlen. Er beträgt 12% der jährlichen Mieteinnahmen. Diese setzen sich zusammen aus den Parkgebühren der bewirtschafteten Parkplätze sowie aus den Nettomietzinseinnahmen der fest vermieteten Parkplätze. Der jährliche Baurechtszins beträgt jedoch mindestens CHF 200'000.
3. Der Baurechtszins ist nachschüssig in halbjährlichen Raten per 1. Januar und 1. Juli zu bezahlen, erstmals pro rata nach Eröffnung und Bezug des Parkhauses.
4. Aufgrund der jährlichen Betriebsrechnung (Kalenderjahr) erfolgt die definitive Abrechnung spätestens bis 31. März des folgenden Jahres. Die Grundeigentümerin hat das Einsichtsrecht in die Betriebsrechnung.
5. Der Mindest-Baurechtszins wird jährlich, erstmals per 1. Januar drei Jahre nach Bezugsbereitschaft des Parkhauses an den Landesindex der Konsumentenpreise angepasst. Für die Baurechtszinsanpassung werden 60% der Indexveränderung berücksichtigt.
6. Als Basisindex gilt bei jeder Anpassung der Stand des Landesindex der Konsumentenpreise vom Oktober 2009 = 103.7 (Dezember 2005 = 100 Punkte). Als neuer Index ist jeweils der Indexstand per Oktober unmittelbar vor dem Anpassungstermin massgebend.
7. Zur Sicherung des Baurechtszinses bestellt die Baurechtsberechtigte hiermit zugunsten der Grundeigentümerin zulasten des Baurechtsgrundstückes

eine Grundpfandverschreibung als Maximalpfandrecht im Sinne von Art. 794 ZGB Abs. 2 im Betrag von CHF 600'000 (= 3 Jahresbaurechtszinse)

im 1. Rang, ohne Vorgang.
8. Ergibt die Anpassung des Baurechtszinses an die veränderten Verhältnisse im Sinne von Ziffer 4-6 hiervor, dass dieser dauerhaft auf einen grösseren Betrag ansteigt, so hat die Grundeigentümerin Anspruch darauf, dass die Pfandsumme im Rahmen des Zulässigen von Art. 779 i ZGB erhöht wird.
9. Die Grundeigentümerin erklärt sich im voraus damit einverstanden, dass zur Sicherung der für die Erstellung des Parkhauses beanspruchten

Grundpfandkredite im Vorgang zum vorerwähnten Sicherungspfandrecht ein Pfandrecht in der Höhe von max. CHF 12,6 Mio. 70% (siebzig Prozent) der Erstellungskosten (BKP 1-5 gem. KV) errichtet wird. Eine allfällige spätere Erhöhung der Pfandsumme für die Sicherung des Baurechtszinses erfolgt im nächstfolgenden, dannzumal noch freien Pfandrechtsrang.

V.

Beendigung des Baurechtsverhältnisses

1. Sofern das Baurecht gemäss Art. 779 I Abs. 2 ZGB nicht verlängert wird, fallen sämtliche auf dem Baurechtsgrundstück errichteten Gebäude und Erschliessungsanlagen mit dem Untergang des Baurechtes der Grundeigentümerin heim und werden Bestandteil des Grundstückes (Art. 779 c ZGB).

- a) Festsetzung der Heimfallentschädigung

Für die heimfallenden Bauten und Erschliessungsanlagen hat der Grundeigentümer dem dannzumaligen Baurechtsberechtigten eine Entschädigung in der Höhe von 80 % des Verkehrswertes zu bezahlen.

Sollten sich die Vertragsparteien über die Entschädigung nicht einigen können, wird diese von einer dreiköpfigen Kommission von Schätzungsfachleuten festgesetzt, wobei je ein Mitglied von den Parteien und der Obmann von den Parteivertretern ernannt werden. Ernennet eine Partei ihr Mitglied nicht innert Monatsfrist, nachdem das Begehren von der Gegenpartei gestellt wurde, wird dieses Mitglied vom Präsidenten des Obergerichtes des Kantons Zürich bestimmt. Das gleiche gilt, wenn sich die beiden Parteivertreter nicht innert Monatsfrist nach ihrer Ernennung über die Bestimmung des Obmannes einigen.

Die Schätzung der vorerwähnten Kommission wird von beiden Parteien vorbehaltlos anerkannt. Die Kommission entscheidet endgültig. Vorbehalten bleiben die Nichtigkeitsbeschwerden gemäss Konkordat über die Schiedsgerichtsbarkeit.

- b) Die nach Ziffer 1 a zu bestimmende Entschädigung wird mit dem Ablauf des Baurechtsvertrages zur Zahlung fällig. Sie ist von diesem Tage an zum Zinssatz der Zürcher Kantonalbank für bestehende 1. Hypotheken auf Gewerbebauten zu verzinsen, sofern die Bewertung durch die Fachexperten erst später erfolgt.

Die Entschädigung haftet den Gläubigern, denen das Baurecht verpfändet war, für ihre noch bestehenden Forderungen und darf vor deren Befriedigung ohne ihre Zustimmung dem Baurechtsberechtigten nicht ausbezahlt werden.

Die Vereinbarung über die Höhe der Entschädigung und das Verfahren zu ihrer Festsetzung ist im Grundbuch vorzumerken

1. Wenn die Baurechtsberechtigte in grober Weise ihr dingliches Recht überschreitet oder vertragliche Verpflichtungen verletzt, kann die Grundeigentümerin nach Massgaben von Art. 779 f ZGB den vorzeitigen Heimfall verlangen. Für die Bemessung der Heimfallentschädigung ist neben dem schuldhaften Verhalten der Baurechtsberechtigten zu berücksichtigen, ob die Bauten und Anlagen für eine in diesem Zeitpunkt sich anbietende weitere Nutzung dienlich oder abträglich sind.

VI.

Vorkaufsrechte

1. Auf die gesetzlich vorgesehenen gegenseitigen Vorkaufsrechte gemäss Art. 682 Abs. 2 ZGB wird verzichtet.

VII.

Weitere Bestimmungen

1. **Steuern und Abgaben**: Alle auf dem Gebäude und dessen Benutzung zu erhebenden öffentlichen Abgaben und Steuern sind von der Bauberechtigten zu bezahlen, ebenso die Kosten der baupolizeilichen Bewilligung sowie die Perimeter-, Kanalisations- und Gewässerschutzbeiträge etc.
2. **Erschliessungskosten**: Sämtliche Grundstückerschliessungskosten für Strassen, Kanalisation, Elektrisch, Wasser etc. soweit sie bis heute noch nicht ausgeführt sind, bezahlt die Baurechtsberechtigte. Die Anschlussgebühren und die interne Erschliessung bezahlt ebenfalls die Baurechtsberechtigte.
3. Die Kosten für die öffentliche Beurkundung dieses Baurechtsvertrages und die Kosten der Eintragung und Vormerkung im Grundbuch werden von den Parteien gemeinsam je zur Hälfte bezahlt.
4. Die Grundeigentümerin trägt sämtliche Kosten für Sanierungen von allfälligen Altlasten im Zusammenhang mit den Bauten, Anlagen oder dem Grundstück (inkl. Aushub). Unter Sanierungen fallen sämtliche Arten von Massnahmen, insbesondere Beseitigung, Entfernung oder Neutralisierung, Entsorgung (inkl. Transport), Sicherung z.B. durch Versiegelung o.ä..

Unter Altlasten fallen sämtliche Arten von Schadstoffbelastungen, andere Belastungen oder Verunreinigungen,

- welche eine Sanierungsbedürftigkeit begründen
- welche einen Eintrag in den Altlastenkataster zur Folge haben können
- welche Verunreinigungen, Belastungen, Beeinträchtigungen auf dem Grundstück selbst oder bei Dritten verursachen, die zu beheben sind.

Unter Kosten fallen neben den Sanierungskosten auch alle anderen Aufwendungen der Baurechtsberechtigten wie insbesondere für Gutachten, Verwaltungs-, Ermittlungs- oder Gerichtsverfahren, Gebühren, Schutzmassnahmen sowie Mehrkosten infolge durch die Altlasten bzw. deren Sanierung verursachte Bauverzögerung.

5. Wird das baurechtsbelastete Grundstück oder das Baurechtsgrundstück nach Eintragung des Baurechts im Grundbuch übertragen, so gehen auch alle Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag, welche rein obligatorischer Natur sind, auf den jeweiligen Rechtsnachfolger über. Die Parteien verpflichten sich, ihren Rechtsnachfolgern die gleiche Verpflichtung zur Weiterüberbindung aufzuerlegen.
6. Die Grundeigentümerin verpflichtet sich, sämtliche für die Planung erforderlichen Grundlagen, die seiner Zustimmung bedürfen, innert 14 Tagen nach Zustellung zu unterzeichnen, und zwar ohne Kostenfolge.
7. Das Parkhaus ist grundsätzlich öffentlich zugänglich. Die Tarife müssen auf die Gebühren der städtischen Parkhäuser abgestimmt sein.

Die Baurechtsberechtigte verpflichtet sich jedoch, 1/3 der Parkplätze (= 1 Geschoss) primär fest an Altstadtbewohner zu vermieten und für Berufspendler Monatskarten abzugeben; beides zu Marktpreisen.

8. Die Baurechtsberechtigte verpflichtet sich, das Parkhaus innert 18 Monaten nach Rechtskraft der Kreditbewilligung des Grossen Gemeinderates, bzw. der Baufreigabe durch die Baubewilligungsbehörde zu erstellen.
9. Die Grundeigentümerin/Stadt Winterthur verpflichtet sich, geeignete Massnahmen zu treffen, um eine angemessene Auslastung des Parkhauses zu fördern (z.B. Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen, Bewirtschaftung des Parkraums auf der Strasse).

VIII.

Gerichtsstand

Der Gerichtsstand ist Winterthur.

IX.

Vorbehalt

2. Der Abschluss dieses Baurechtsvertrages erfolgt unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Grossen Gemeinderates zum Antrag des Stadtrates betreffend das Parkhaus Teuchelweiher vom XX.xx.2010 (Weisung Nr.).

3. Stimmt der Grosse Gemeinderat dem Baurechtsvertrag nicht zu oder erfolgt diese Zustimmung nicht vor dem 31.12.2010, wird der Vertrag hinfällig.
4. Die Baurechtsberechtigte wird in diesem Fall mit CHF 80'000 für ihre bisherigen Aufwendungen entschädigt.

Winterthur,

Grundeigentümer:

Baurechtsberechtigter:

Diese Urkunde enthält den mir mitgeteilten Parteiwillen. Sie ist von den in der Urkunde genannten erschienenen Personen gelesen, als richtig anerkannt und unterzeichnet worden.

Winterthur, , Uhr

NOTARIAT WINTERTHUR-STADT

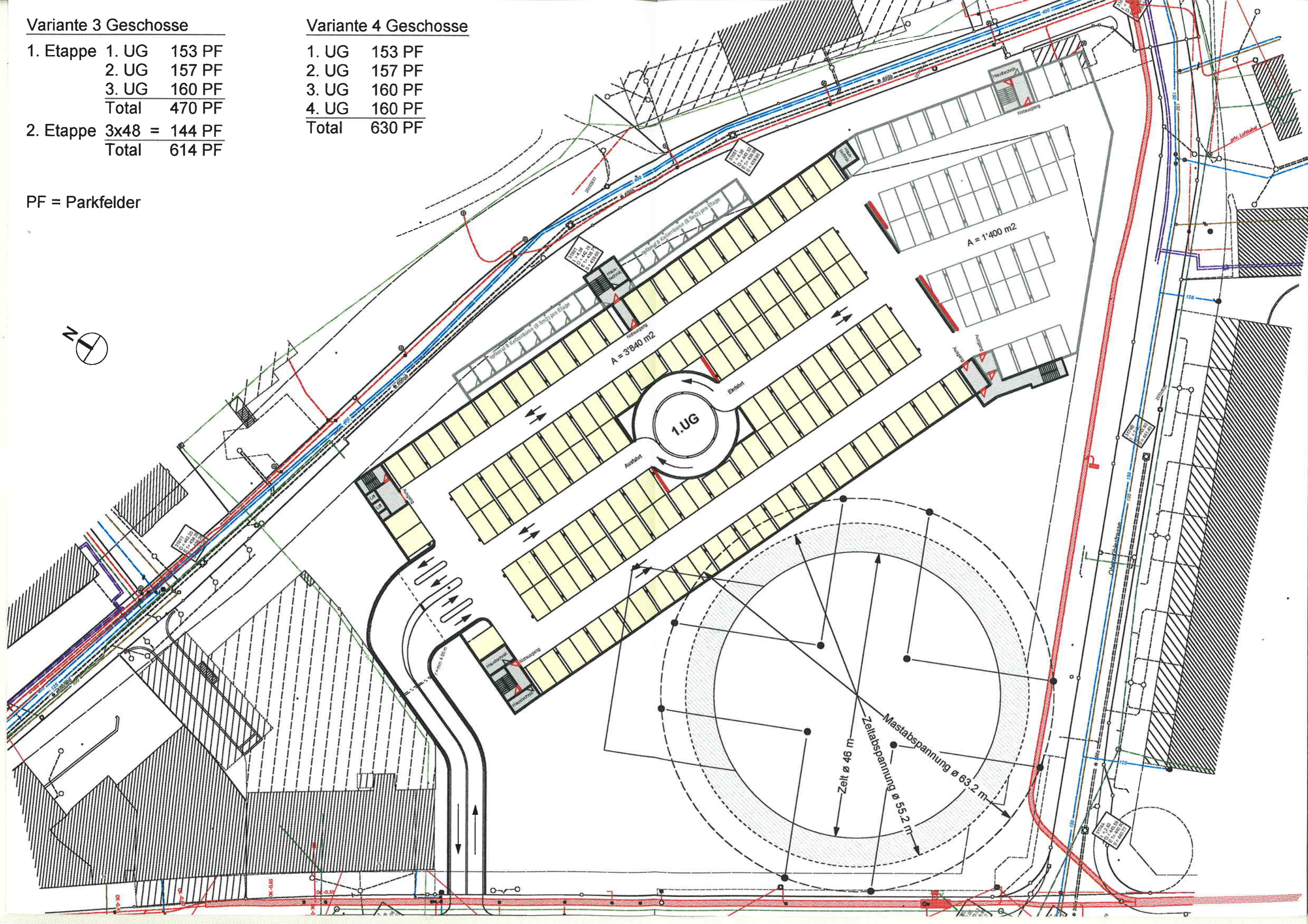
Variante 3 Geschosse

1. Etappe	1. UG	153 PF
	2. UG	157 PF
	3. UG	160 PF
	Total	470 PF
2. Etappe	3x48 =	144 PF
	Total	614 PF

Variante 4 Geschosse

1. UG	153 PF
2. UG	157 PF
3. UG	160 PF
4. UG	160 PF
Total	630 PF

PF = Parkfelder



Parkierungskonzept Winterthur

Grundlagen und Lösungen



Ernst **Basler + Partner** AG

Zürich, 15.02.2007

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage.....	1
1.1	Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund.....	1
1.2	Strategischer Umweltverträglichkeitsbericht Parkplätze Zeughaus-Teuchelweiher.....	1
1.3	Parkhaus Wachterareal.....	2
1.4	Gegenwärtiger Bestand an Parkplätzen	3
1.5	Übergeordnete Vorgaben.....	3
2	Aufgabe.....	4
2.1	Auftrag	4
2.2	Arbeitsgruppe	4
2.3	Perimeter	5
3	Vorgehen	6
3.1	Theoretischer Parkplatzbedarf	6
3.2	Tatsächliche Nachfrage	7
4	Grenzbedarf.....	8
4.1	VSS-Norm SN 640 281	8
4.2	Wegleitung Kanton Zürich	8
5	Abminderung.....	9
5.1	Reduktion nach Erschliessungsqualität.....	9
5.2	Mehrfachnutzungen	10
5.3	Spezielle örtliche Verhältnisse.....	11
6	Vergleich mit heutigem Bestand	13
7	Bedürfnisabklärung	14
7.1	Auslastung.....	14
7.2	Schlussfolgerungen	19
7.3	Künftige Parkieranlagen.....	20
7.4	Umfrage Parkhaus Wachterareal	21
8	Lösungsansätze	22
8.1	Optimierung bestehender Parkieranlagen	22
8.2	Strategische Ansätze	23
9	Fazit	26
10	Weiteres Vorgehen.....	27
10.1	Parkhaus Wachterareal.....	27
10.2	Neues Parkleitsystem.....	27

10.3 Parkierungskonzept.....	28
------------------------------	----

Anhänge

- A1 Annahmen
- A2 Richtwerte spezifisches Parkplatzangebot
- A3 Ermittlung Standort-Typ nach SN 640 281
- A4 Zusammenfassung Parkplatzermittlung
- A5 Umfrage Parkhaus Wachterareal

1 Ausgangslage

1.1 Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund

Zusammenhang Parkplatzzahl
Zeughaus-Teuchelweiher und
VgP

Im Zusammenhang mit der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) wurde vom Stadtrat im Jahr 2004 das folgende weitere Vorgehen bezüglich der zukünftigen Parkplatzzahl im Gebiet Zeughaus-Teuchelweiher festgelegt:

- Es wird eine Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund erlassen.
- Die Verordnung wird erst in Kraft gesetzt, wenn im Gebiet Zeughaus-Teuchelweiher für insgesamt mindestens 560 Parkplätze (teilweise befristet auf 3 Jahre) eine erstinstanzliche baurechtliche Bewilligung vorliegt.
- Die Verordnung tritt drei Jahre nach ihrem Inkrafttreten ausser Kraft, wenn bis dahin im Gebiet Zeughaus-Teuchelweiher nicht 560 Parkplätze definitiv zur Verfügung stehen und nicht zugleich die Möglichkeit zur Erstellung von weiteren 100 Parkplätzen durch Dritte rechtlich gesichert ist.

Der Grosse Gemeinderat hat daraufhin im Januar 2005 die VgP erlassen. Im Weiteren hat die Stadt Winterthur im Mai 2005 das Baugesuch für die auf maximal 3 Jahre befristete Erhöhung der Parkplatzzahl auf dem Wachterareal bewilligt. Der Stadtrat hat daraufhin die VgP auf den 6. Juni 2005 in Kraft gesetzt.

1.2 Strategischer Umweltverträglichkeitsbericht Parkplätze Zeughaus-Teuchelweiher

Strategische UVP für
Gesamtparkplatzzahl

Eine Parkieranlage mit über 300 Parkplätzen bedarf grundsätzlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Dieser Wert wird auf dem Wachterareal mit der bewilligten Erhöhung von 298 auf 430 Parkplätze überschritten. Da es im vorliegenden Fall jedoch um eine auf 3 Jahre befristete Lösung ging, wurde auf die UVP verzichtet unter dem Vorbehalt, dass für die mit dem "Runden Tisch Parkierung" damals abgesprochene Gesamtparkplatzzahl von 660 Plätzen im Gebiet Zeughaus-Teuchelweiher eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wird.

Schlussfolgerungen

Der Umweltverträglichkeitsbericht zur strategischen UVP wurde im Jahr 2005 von der Firma Ernst Basler + Partner AG verfasst. Die Studie kommt zum Schluss, dass sich aus Sicht der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen keine Erhöhung der Park-

platzzahl im Bereich Altstadt aufdrängt. Im Sinne von mittel- und längerfristigen Überlegungen, zieht der Bericht zusätzlich die folgenden strategischen Schlussfolgerungen:

- Der grobe Parkplatznachweis nach Wegleitung des Kantons Zürich soll aufgrund aktueller Grundlagen weiter detailliert werden und in einem Parkierungskonzept münden, welches die Parkplätze auf Basis einer Gesamtschau den einzelnen Nutzergruppen zuordnet und nicht projektbezogen wie bisher.
- Im kommunalen Richtplan sollen entsprechende Änderungen, die sich aus dem Parkierungskonzept ergeben, eingetragen werden.
- Optimierung der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund hinsichtlich der Tarifierung und räumlichen Abgrenzung, sowie differenzierten Gebühren zur Ausfahrtssteuerung.
- Überarbeitung der kommunalen Parkplatzverordnung unter Berücksichtigung der Aussagen des Parkierungskonzeptes.
- Modernisierung des Parkleitsystems zur Verringerung des Suchverkehrs.

1.3 Parkhaus Wachterareal

Projektierung Wachterareal-
Parkhaus bereits angelaufen

Für die längerfristige Sicherung der festgelegten Parkplatzzahl im Gebiet Zeughaus-Teuchelweiher wird das Parkhaus Wachterareal geplant, welches einen Ersatz bilden soll für alle bestehenden oberirdischen Parkierungsanlagen (Reitweg, Viehmarkt, Wachterareal) und die zusätzlich vereinbarten 200 Parkplätze aufnehmen kann. Der Stadtrat hat ein Winterthurer Ingenieurbüro im November 2005 mit der Erarbeitung eines Vorprojekts beauftragt. Gestützt auf dieses Vorprojekt wird das Baubewilligungsverfahren durchgeführt. Parallel dazu wird ein Investor gesucht, der das Parkhaus auf eigene Rechnung erstellt und betreibt. Die Realisierung wird entweder in einem Zug oder in zwei Etappen erfolgen. Wenn sich keine Verzögerungen ergeben, wird das Parkhaus 2008 in Betrieb genommen.

1.4 Gegenwärtiger Bestand an Parkplätzen

Parkplatzerhebungen des
Stadtplanungsamtes

Eine detaillierte Erfassung des heutigen Parkplatzbestandes wurde bereits früher vom Stadtplanungsamt Winterthur durchgeführt¹⁾. Dabei wurde allerdings ein anderer Perimeter berücksichtigt, einmal nur das Stadtzentrum und einmal die ganze Stadt Winterthur. Die Umrechnung auf den Perimeter inklusive Parkhaus Arch und Parkplatz Wachterareal, der dieser Studie zugrunde liegt, erfolgte manuell. Bei der Erhebung wurden verschiedene Parkplatzkategorien erfasst, die für die Zuteilung der Parkplätze zu den Benutzergruppen relevant werden:

Parkplatzkategorie	Benutzergruppen			Gesamtbestand Parkplätze im Perimeter
	Bewohner	Personal	Besucher / Kunden	
Blau markiert	880		300	1'180
Mit Parkuhren/Ticket			720	720
Weiss markiert			200	200
Nicht markiert	50	50	100	200
Parkhaus öffentlich zugänglich			1'460	1'460
Parkhaus reserviert oder vermietet	420	1'260		1'680
Gelb markiert	5	45		50
Garagen und Privatparkplätze	2'530	3'790		6'320
Total	3'900	5'100	2'800	11'800

Die Zuordnung der reservierten, resp. vermieteten oder rein privaten Parkplätze zu den Benutzergruppen Personal und Bewohner ist schwierig abzuschätzen und ist daher bloss eine Vermutung. Eine genaue Zuteilung müsste anhand einer Erhebung über die grösseren Parkieranlagen ermittelt werden. Die angenommene Verteilung widerspiegelt aber in etwa das Verhältnis zwischen Arbeitsplätzen und Einwohnern im untersuchten Perimeter.

1.5 Übergeordnete Vorgaben

Übergeordnete Vorgaben
im Verkehr

Im Regionalen Gesamtverkehrskonzept Winterthur / Weinland aus dem Jahr 2005 (rGVK) werden keine konkreten Aussagen zu den angestrebten Parkplatzzahlen gemacht. An verschiedenen Stellen wird jedoch auf eine zweckmässige Strategie im Bereich "Parkierung" hingewiesen. Unter dem Stichwort Handlungsbedarf im Verkehr wird die Parkraumbewirtschaftung

1) ÖV-Modell Kanton Zürich: Grundlagen Einkaufsverkehr Stadt Winterthur (Amt für Verkehr Kanton Zürich und Emch + Berger AG, Juli 2004)

als zusätzlicher und unterstützender Ansatz aufgeführt, um die festgelegten Massnahmen im Bereich Infrastruktur und öV-Angebot zu ergänzen. Erwähnt wird in diesem Zusammenhang die Verbesserung des Parkleitsystems und die Einführung einer koordinierten und flächendeckenden Parkplatzbewirtschaftung aller öffentlich zugänglichen Parkplätze in Ballungsräumen. Auch in der Agglomerationsstrategie des Kantons Zürich ist festgehalten, dass mittels einer sinnvollen Parkraumpolitik die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes gewährleistet werden soll und spricht dabei insbesondere von einer gebietsweise einheitlichen Parkplatzbewirtschaftung.

... und in der Siedlung Das rGVK empfiehlt auch, dynamische Stadtkerne in ihrer Zentrumsfunktion zu stärken und gestalterische Massnahmen zur Attraktivierung von Zentren aktiv zu fördern.

2 Aufgabe

2.1 Auftrag

Erarbeitung Grundlagen für ein Parkierungskonzept

Das Baupolizeiamt der Stadt Winterthur hat Ernst Basler + Partner beauftragt, ein Parkierungskonzept zu erarbeiten, das unter anderem die folgenden Fragen beantwortet:

- Wie gross ist der Parkplatzbedarf innerhalb des zu definierenden Untersuchungsgebiets differenziert nach den einzelnen Benutzergruppen, berechnet mit den aktuellen Grundlagen bezüglich Flächen und Nutzungen?
- Wie gross ist der gesamte Parkplatzbestand (öffentlich und privat) innerhalb des zu definierenden Untersuchungsgebiets differenziert nach den einzelnen Benutzergruppen?
- Wo sollen die Parkplätze für die einzelnen Benutzergruppen angeordnet werden?
- Falls das neue Parkhaus Teuchelweiher auch nach einer allfälligen Optimierung der Parkplatzbewirtschaftung nicht ausgelastet werden kann: Wo im Bereich der Altstadt sollen wie viele Parkplätze abgebaut werden?

2.2 Arbeitsgruppe

Fachliche Begleitung

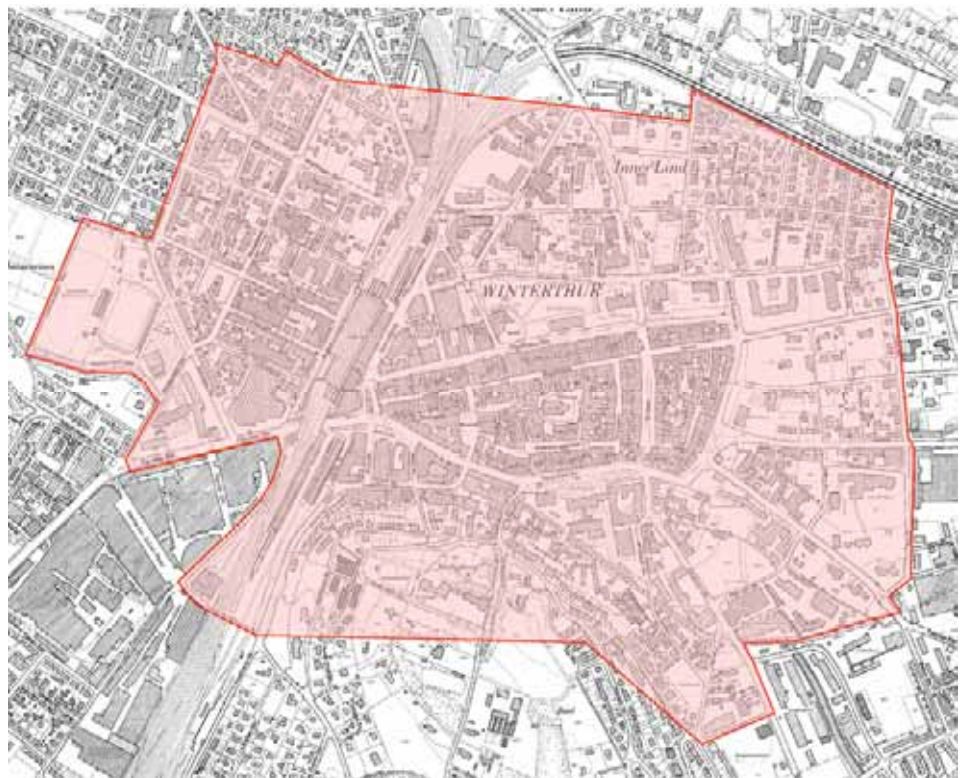
Die durchgeführten Arbeiten wurden von einer Arbeitsgruppe fachlich begleitet, bestehend aus den folgenden Mitgliedern:

- Dr. Fridolin Störi, Leiter Baupolizeiamt (Vorsitz)
- Claudine Merz, Baujuristin, Baupolizeiamt
- Beat Kammermann, Leiter Verkehrslenkung, Stadtpolizei
- Max Reifler, Stadtingenieur
- Ueli Rüschi, Verkehrsingenieur, Stadtplanungsamt
- Erik Schmausser, Leiter Umwelt- und Gesundheitsschutz
- Fritz Zollinger, Sachbearbeiter Stadtentwicklung

2.3 Perimeter

Die zu erarbeitenden Grundlagen beziehen sich nur auf diejenigen Gebiete, welche sich in der Altstadt oder in deren Einflussbereich befinden („altstadtnahes Gebiet“). Die Arbeitsgruppe hat das Untersuchungsgebiet gemäss Abbildung 1 definiert. Dabei ist zu beachten, dass das Sulzer-Areal explizit nicht berücksichtigt ist, weil dort die Parkierungsfrage vertraglich geregelt ist (Vereinbarungen zwischen Stadt – Sulzer – VCS; der öffentlich-rechtlich relevante Inhalt ist in die entsprechenden baurechtlichen Entscheide übernommen worden).

Abbildung 1:
Perimeter Parkierungskonzept



Übersichtsplan reproduziert mit
Bewilligung des Vermessungs-
amtes der Stadt Winterthur vom
16. November 2006

3 Vorgehen

3.1 Theoretischer Parkplatzbedarf

Nationale Grundlage:
SN 640 281

Als Grundlage für ein künftiges Parkierungskonzept der Stadt Winterthur möchte die Stadt Winterthur den Parkplatzbedarf nach einem allgemein anerkannten Verfahren bestimmen. Es drängt sich auf, als aktuellste Berechnungsgrundlage die neue, seit Anfang 2006 gültige Schweizer Norm SN 640 281 zu verwenden. Diese Norm bildet eine nationale Grundlage und gewährleistet eine gesamtschweizerisch einheitliche Praxis bei der Festlegung des Parkfelder-Angebots. Die Abstützung des Parkplatzbedarfs auf diese vom VSS (Schweizerischen Strassen- und Verkehrsfachleute) entwickelte Norm ist gesetzlich zwar nicht vorgeschrieben, allerdings ist deren Anwendung üblich und sie wird im Zweifelsfall als geltendes Standardwerk (Normen als Konkretisierung der Regeln der Baukunde) betrachtet (Anwendung in Kapitel 4.1).

Kantonale Grundlage:
Wegleitung

Daneben hat die Baudirektion des Kantons Zürich im Oktober 1997 eine Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen in Kraft gesetzt (Anwendung in Kapitel 4.2). Die Wegleitung ist ein Bestandteil des kantonalen Massnahmenplans Lufthygiene (Luft-Programm 1996) und befindet sich zurzeit parallel zum kantonalen Bau- und Planungsgesetz (PBG) in Revision. Die Gemeinden des Kantons Zürich sind heute nicht verpflichtet, ihre kommunalen Vorschriften zwingend mit der Wegleitung abzustimmen. Allerdings wird ihnen empfohlen, ihre kommunalen Parkierungsvorschriften unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten an die Wegleitung anzupassen. Die (grundlegend zu überarbeitende) Wegleitung wird vermutlich in eine verbindliche Kantonale Parkplatzverordnung überführt. Diese Parkplatzverordnung ist ein wichtiger Bestandteil der anstehenden Teilrevision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG).

Unterschiedliche Ziele von
Norm und Wegleitung

Die Richtwerte für den spezifischen Parkplatzbedarf pro Nutzungsart sind in der kantonalen Wegleitung um einiges restriktiver als in der Schweizer Norm, daher wird aus der kantonalen Grundlage ein bedeutend tieferer Grenzbedarf resultieren als aus der Norm. Allerdings wird als Ziel der Wegleitung eindeutig angeführt, die Zahl der Pflichtparkplätze bei Neubauten, wesentlichen Umbauten und Nutzungsänderungen zu senken. Die Norm hingegen dient der Ermittlung des zweckmässigen Angebots an Parkfeldern für Nutzungen in Bauten und Anlagen allgemein, nicht explizit nur für Neu- und Umbauten.

Flächendeckende Anwendung
als Spezialfall

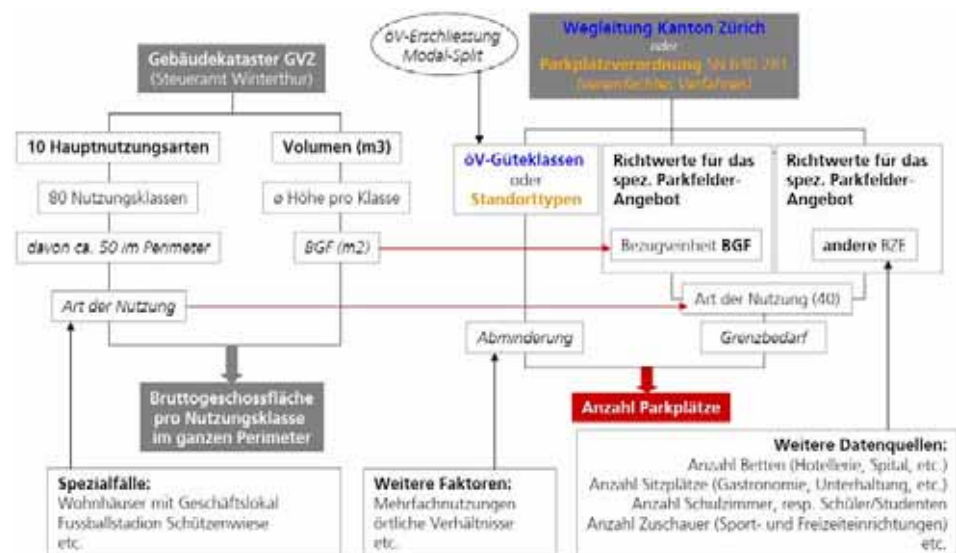
Beide Grundlagen sind aber eindeutig nicht darauf ausgelegt, eine flächendeckende Ermittlung des Parkplatzangebots für ganze Städte oder Stadtteile durchzuführen. Trotzdem müssen für die Ermittlung des Grenzbedarfs bei grossen Gebieten die beiden vorhandenen Richtlinien zu Hilfe genommen werden. Allerdings muss der in beiden Dokumenten vorgese-

hene Ermessensspielraum ausgeschöpft werden, um der speziellen Situation einer flächendeckenden Anwendung gerecht zu werden (siehe dazu "Reduktion des Grenzbedarfs" in Kapitel 0).

Berechnungsvorgang

Der methodische Ablauf der Berechnung gestaltet sich nach beiden Vorgaben gleich (Abbildung 2). Der Unterschied liegt in den verschiedenen Nutzungskategorien und in der Abminderung aufgrund der öV-, resp. LV-Erschliessung. Verwendete Begriffe und Definitionen, sowie sämtliche Annahmen zur Umrechnung von Gebäudevolumen in Bruttogeschossflächen sind in Anhang A1 dokumentiert. Die Richtwerte für das spezifische Parkplatzangebot je Nutzung sind in Anhang A2 als Auszug aus den jeweiligen Dokumenten zusammengefasst.

Abbildung 2:
Methodisches Vorgehen



Im Kapitel 4 wird die Berechnung des Grenzbedarfs gemäss Norm und Wegleitung dargestellt. In Kapitel 5 wird auf eine mögliche Abminderung, resp. Reduktion des Grenzbedarfs nach der Erschliessungsqualität und weiteren Faktoren eingegangen. Kapitel 6 widmet sich dem Vergleich der ermittelten Parkplatzzahlen mit dem heutigen Bestand. Die ganze Parkplatzermittlung ist im Anhang A4 nochmals tabellarisch und ohne Erläuterungen auf einer Seite zusammengefasst.

3.2 Tatsächliche Nachfrage

Der rein theoretischen Ermittlung des Parkplatzbedarfs, die sich auf das Ausmass der Nutzungen und die Erschliessungsqualität abstützt (Top-down-Ansatz), wird eine Abschätzung der tatsächlichen Nachfrage nach Parkraum im Perimeter (Bottom-up-Betrachtung, Kapitel 7) gegenübergestellt. Falls sich in diesem Vergleich massgebliche Abweichungen zeigen, sollen diese soweit als möglich untersucht und kommentiert werden. Allenfalls lassen sich daraus auch Hinweise auf das Parkierungskonzept ableiten.

4 Grenzbedarf

4.1 VSS-Norm SN 640 281

Anwendung des vereinfachten Verfahrens

Für die Ermittlung des Grenzbedarfs nach der neuen Norm "Parkieren: Angebot an Parkfeldern für Personenwagen" (SN 640 281, gültig seit 1. Februar 2006) wird das vereinfachte Verfahren gewählt. Das für Anlagen mit mehr als 300 Parkplätzen eigentlich vorgesehene detaillierte Verfahren ist sehr aufwändig und kann im Rahmen dieses Auftrages nicht flächendeckend über den ganzen Perimeter angewendet werden. Es müssten für sämtliche Einrichtungen detaillierte Grundlagen zu Ganglinien, Modal-Split, Fahrzeugbesetzungsgrad, Verbundeffekte, etc. ermittelt werden. Das zu erstellende Parkfelder-Angebot richtet sich gemäss vereinfachtem Verfahren nur nach der Art der Nutzung, deren Kenngrössen und der Erreichbarkeit mit dem öffentlichen, resp. Langsamverkehr. Die Norm enthält Richtwerte für das spezifische Parkfelder-Angebot von über 40 Arten der Nutzung und ihren Bezugseinheiten (Bruttogeschossfläche, Verkaufsfläche, Anzahl Betten, Sitzplätze, Schüler usw.). Aus dem Gebäudekataster der Zürcher Gebäudeversicherung (GVZ) werden die Bezugseinheiten über verschiedene Annahmen (Anhang A1) flächendeckend abgeschätzt. Der ermittelte Grenzbedarf an Parkplätzen wird unterschieden nach Bewohner, Personal und Besucher/Kunden und ist in Tabelle 1 ersichtlich.

4.2 Wegleitung Kanton Zürich

Deutlich geringerer Grenzbedarf

Zur Gegenüberstellung wird der Grenzbedarf basierend auf denselben Annahmen zu den Bezugseinheiten auch nach der Wegleitung des Kantons Zürich ermittelt. Dieses Verfahren gibt ebenfalls Richtwerte über das spezifische Parkfelder-Angebot je Nutzung vor, allerdings sind die Nutzungskategorien weniger differenziert. Der daraus errechnete Grenzbedarf ist in untenstehender Tabelle ebenfalls nach Benutzergruppen zusammengefasst. Er ist wie vermutet deutlich geringer als aus der Norm errechnet.

Tabelle 1:
ermittelter Grenzbedarf an
Parkfeldern aus den
verschiedenen Verfahren:

Verfahren	Bewohner	Personal	Besucher/Kunden	Total
SN 640 281 (einfaches Verfahren)	4'600	21'600	9'500	35'700
Wegleitung Kanton Zürich	5'800	11'300	7'200	24'300

5 Abminderung

5.1 Reduktion nach Erschliessungsqualität

5.1.1 SN 640 281

Abminderung nach
Erschliessungsqualität LV und öV

Die Norm sieht im vereinfachten Verfahren eine Reduktion des ermittelten Grenzbedarfs für Personal-, resp. Besucher-/Kundenparkplätze in Abhängigkeit der Erreichbarkeit mit dem Langsamverkehr und mit dem öffentlichen Verkehr vor (Parkplätze für Bewohner werden nicht abgemindert). Es werden fünf Standort-Typen unterschieden; die Zuordnung der Nutzungen zu einem dieser Standort-Typen erfolgt in drei Arbeitsschritten (detaillierte Berechnung in Anhang A3):

- Grobe Abgrenzung des Einzugsgebietes: Stellvertretend für eine aufwändige Erhebung des Einzugsgebietes des untersuchten Perimeters wird die Pendlerstatistik aus der letzten Volkszählung (2000) beigezogen.
- Grobe Abschätzung des Langsamverkehrsanteils: Es werden ebenfalls Werte aus der Pendlerstatistik für die Zupendler und Angaben der Stadt Winterthur für den Binnenverkehr verwendet.
- Beurteilung der bestehenden Erreichbarkeit mit dem öV während der massgebenden Betriebszeit: Berechnung der mit den erschlossenen Einwohnern gewichteten Bedienungshäufigkeit mit dem öV aufgrund Fahrplänen und Angaben der Pendlerstatistik.

Standort-Typ C

Aus diesen Arbeitsschritten wird ein Anteil von rund **22%** Langsamverkehr am gesamten erzeugten Personenverkehr abgeschätzt. Aufgrund der öV-Erschliessungsgüte resultiert eine Bedienungshäufigkeit von knapp über **4-mal** pro Stunde. Daraus errechnet sich ein **Standort-Typ C** und damit gemäss Norm die Abminderungsfaktoren in Tabelle 2 (nächste Seite).

5.1.2 Wegleitung Kanton Zürich

Abminderung nach öV-Güte
und Gemeindetyp

Die Grundlage für die Abminderung nach der Qualität der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr bilden die Bedienstungsqualität (Haltestellenkategorie) und die Erreichbarkeit der Haltestelle (Fusswegdistanz zur Haltestelle) sowie der Gemeindetyp. Bei der Haltestellenkategorie werden vier Arten von Verkehrsmitteln und bei der Fusswegdistanz vier Klassen unterschieden. Bei den Gemeindetypen wird differenziert nach Gemeinden mit und ohne ausgeprägte Zielgebiete des Verkehrs (ländliche Wohngemeinden oder Zentrums- und Arbeitsplatzgemeinden). Die Ermittlung dieser Faktoren ergibt die folgenden Güteklassen:

Güteklassen A und B

- Altstadt / Stadtgarten und Neuwiesen: **A**
- Übriges Gebiet: **B**

Daraus wiederum ergeben sich für den Gemeindetyp 2 (Zentrums- und Arbeitsplatzgemeinden) die Abminderungsfaktoren gemäss der Wegleitung:

Tabelle 2:
ermittelte
Abminderungsfaktoren aus
den verschiedenen Verfahren

Verfahren	Bewohner		Personal		Besucher/Kunden	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.
SN 640 281 (einfaches Verfahren)	keine	keine	50%	80%	50%	80%
Wegleitung Kt. ZH - Güteklasse A - Güteklasse B	40% 55%	60% 80%	20% 30%	30% 45%	30% 40%	45% 60%

Daraus ergibt sich der folgende abgeminderte Bedarf an Parkfeldern (Bereich zwischen Maximal- und Minimalparkplatzzahl):

Tabelle 3:
abgeminderter Bedarf an
Parkfeldern aus den
verschiedenen Verfahren:

Verfahren	Bewohner	Personal	Besucher/Kunden	Total
SN 640 281 (einfaches Verfahren)	4'600	10'800 - 17'300	4'800 - 7'600	20'200 29'500
Wegleitung Kanton Zürich	2'800 - 4'100	2'700 - 4'000	2'400 - 3'600	7'900 11'700

5.2 Mehrfachnutzungen

Starke zeitliche Staffelung des
Kunden-/Besucherverkehrs

Sowohl die Norm SN 640 281 als auch die kantonale Wegleitung sieht vor, dass sich bei Projekten mit verschiedenen Nutzungsarten das Parkfelderangebot aus der Summe der Angebote für die einzelnen Nutzungen abzüglich der Parkfelder, welche zeitlich gestaffelt durch verschiedene Benutzerkategorien genutzt werden können, ergibt. Zum Ausmass der Abminderung werden keine zusätzlichen Angaben gemacht, es wird nur auf die Sachkenntnisse und Erfahrungen der Fachleute verwiesen. Grundsätzlich darf angenommen werden, dass der von Besuchern und Kunden verursachte Verkehr zeitlich stark gestaffelt ist (Einkauf, abendliche Freizeit, sonntägliche Kirchengänge, usw.), sodass grösstenteils dieselben Parkplätze genutzt werden können. Ebenfalls können die Pendlerparkplätze des Personals am Abend für den Freizeitverkehr freigegeben werden. Aus diesen Überlegungen kann der Grenzbedarf der Besucher-/Kundenparkplätze weiter reduziert werden:

Tabelle 4:
Abminderung aus
Mehrfachnutzungen

Verfahren	Bewohner	Personal	Besucher/Kunden	Total
SN 640 281 (einfaches Verfahren)	keine	- 850 PP	- 1'300 PP	-2'150
Wegleitung Kanton Zürich	keine	- 700 PP	- 1'000 PP	-1'700

Aus dem um diese Werte reduzierten Grenzbedarf und den Abminderungsfaktoren aus Tabelle 2 ergibt sich der abgeminderte Bedarf ohne Mehrfachnutzungen (Bereich zwischen Maximal- und Minimalparkplatzzahl):

Tabelle 5:
abgeminderter Bedarf an
Parkfeldern aus den
verschiedenen Verfahren
unter Berücksichtigung von
Mehrfachnutzungen:

Verfahren	Bewohner	Personal	Besucher/Kunden	Total
SN 640 281 (einfaches Verfahren)	4'600	10'400 - 16'600	4'100 - 6'600	19'100 27'800
Wegleitung Kanton Zürich	2'800 - 4'100	2'500 - 3'700	2'100 - 3'100	7'400 10'900

5.3 Spezielle örtliche Verhältnisse

City- und Altstadtbereiche

Unter dem Überbegriff "spezielle örtliche Verhältnisse" sieht die Norm SN 640 281 explizit vor, dass von den angegebenen Abminderungsfaktoren je Standorttyp nach unten abgewichen werden kann, resp. ganz auf die Anordnung von Parkfeldern verzichtet werden kann, wenn es das räumliche Umfeld verlangt. In diesem Zusammenhang ausdrücklich erwähnt werden sehr gut mit öV erschlossene Stadtzentren und Altstadtbereiche mit schützenswertem Ortsbild. Da die erste Bedingung auf den untersuchten Perimeter in Winterthur zutrifft, kann und soll der Grenzbedarf weiter abgemindert werden. Die zweite Bestimmung ist nur in beschränktem Mass erfüllt, da die Parkplätze zum Schutz des Ortsbildes vor allem ausserhalb der Altstadt angeordnet werden. Auch hier fehlen konkrete Zahlen über das Mass der zusätzlichen Reduktion. Als Vergleichsbeispiel wird hier die Parkplatzverordnung der Stadt Zürich herangezogen, welche für den Altstadtbereich sowohl den minimalen als auch den maximalen Abminderungsfaktor mit 10% angibt. Für die Altstadt von Winterthur wird statt der in Tabelle 2 ermittelten Werte, für beide Verfahren die folgende Abminderung vorgeschlagen (entspricht der öV-Güteklasse A in der Wegleitung):

Tabelle 6:
Abminderung unter
Berücksichtigung spezieller
örtlicher Verhältnisse

Beide Verfahren	PP Bewohner	PP Personal	PP Besucher /Kunden
Güteklasse A	40% bis 60%	20% bis 30%	30% bis 45%

Diese verstärkte Abminderung wirkt sich nur auf den Parkfelder-Bedarf gemäss der Norm SN 640 281 aus, da die Faktoren für die Altstadt bereits der Wegleitung entsprechen. Aus der Anwendung dieser Abminderung auf die Altstadt von Winterthur ergeben sich die folgenden Werte für den Parkplatzbedarf (Bereich zwischen Maximal- und Minimalparkplatzzahl):

Tabelle 7:
abgeminderter Bedarf an
Parkfeldern aus den
verschiedenen Verfahren
unter Berücksichtigung von
Mehrfachnutzungen und der
erhöhten Reduktion Altstadt:

<i>Verfahren</i>	Bewohner	Personal	Besucher/Kunden	Total
SN 640 281 (einfaches Verfahren)	3'800 - 4'000	8'100 - 12'800	3'500 - 5'500	15'400 22'300
Wegleitung Kanton Zürich	2'800 - 4'100	2'500 - 3'700	2'100 - 3'100	7'400 10'900

Kapazität Strassennetz und
Luft-/Lärmbelastungen

Weiter wird in beiden Berechnungsgrundlagen eine gewisse Abhängigkeit der Parkplatzzahl von der Leistungsfähigkeit des umgebenden Strassennetzes und von der Luft- und Lärmbelastung attestiert. Damit können bei zu erwartenden übermässigen Auswirkungen aus dem Betrieb der errechneten Parkplätze weitere Abminderungen am Parkplatz-Angebot vorgenommen werden. Im Moment soll jedoch auf eine weitere Reduktion verzichtet werden.

Langsamverkehrsanteil

Die Wegleitung führt zusätzlich auch einen hohen Langsamverkehrs-Anteil, der deutlich das übliche Mass übersteigt, als Grund zur weiteren Reduktion des Parkplatz-Angebots auf. Dieser Tatbestand ist im Zentrum von Winterthur mit 40% Langsamverkehr (Angabe der Stadt) sicherlich erfüllt und würde eine weitere Abminderung der Anzahl Parkplätze nach der Wegleitung rechtfertigen. Bei der Berechnung nach der Norm SN 640 281 ist der hohe Langsamverkehrsanteil im Standort-Typ implizit schon berücksichtigt.

6 Vergleich mit heutigem Bestand

Gegenüberstellung
Ist <-> Soll

Aus der Gegenüberstellung des ermittelten Bedarfs an Parkfeldern gemäss Norm, resp. Wegleitung und dem gegenwärtigen Parkplatzangebot können Aussagen zum Zusatzbedarf von weiteren Parkplätzen abgeleitet werden. In der folgenden Graphik (Abbildung 3) sind die Werte nach Benutzergruppen differenziert und gesamthaft dargestellt:

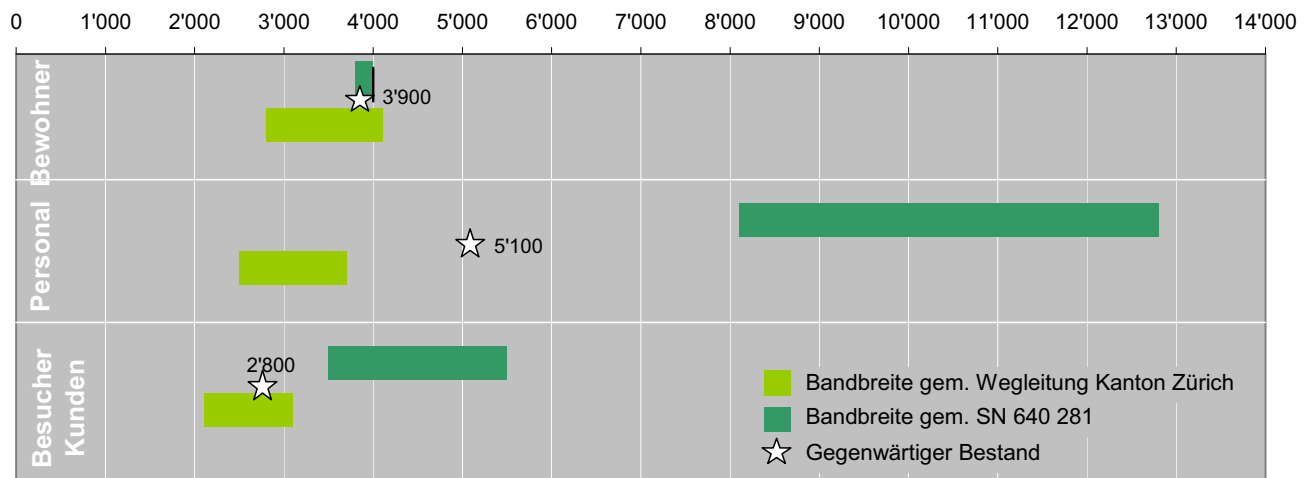
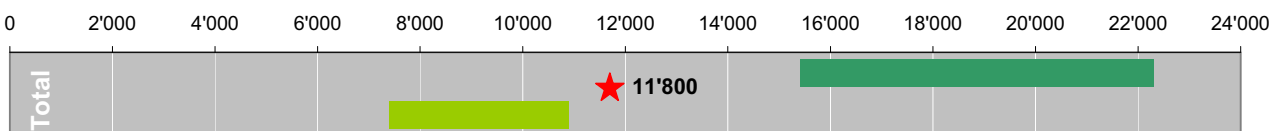


Abbildung 3:
Gegenüberstellung von Angebot
und Bedarf



Schlussfolgerungen bezüglich
der Benutzergruppen

Die folgenden Schlussfolgerungen können aus diesem Vergleich gezogen werden:

- Das bestehende Parkplatzangebot liegt bei allen Benutzergruppen und gesamthaft innerhalb der Bandbreite "Wegleitung Minimum" und "SN 640 281 Maximum"
- Die Parkplätze für Bewohner liegen im zulässigen Bereich beider Richtlinien. Der ermittelte Bedarf rechtfertigt eine geringe Erhöhung der Parkplatzzahl um 200 Parkfelder für Bewohner, um den Handlungsspielraum der Wegleitung auszuschöpfen (Der Stadtrat Winterthur stellt in seiner Bewilligungspraxis darauf ab, dass grundsätzlich pro Wohnung ein Parkplatz bewilligt werden darf, aber im Zentrumsbereich nicht zwingend erstellt werden muss – dies in Abweichung zur

kantonalen Wegleitung. Aus dieser Praxis ergibt sich ein zusätzlicher Abstellplatzbedarf für Wohnungen).

- Die beiden Bandbreiten für die Personal-Parkfelder weichen stark voneinander ab und sind sehr breit. Dies ist zum einem mit den restriktiveren Richtwerte der Wegleitung für diese Benutzergruppe zu erklären (z.B. Verkauf von Lebensmitteln gemäss Norm: 2 Parkplätze pro 100 m² Verkaufsfläche, aber nur ein Parkplatz gemäss Wegleitung, Abweichung um 100%). Zudem wird in der Wegleitung bei Spezialnutzungen wie beispielsweise Schule oder Kino/Theater keine Unterteilung in Personal, resp. Besucher-/Kundenparkplätze angegeben, somit erscheint ein Teil der Personalparkplätze im hellgrünen Balken Besucher/Kunden.
- Die Anzahl Parkplätze, die heute den Kunden und Besuchern zur Verfügung steht liegt im mittleren Bereich der Bandbreite gemäss Wegleitung. Diese sieht eine Maximalzahl von 3'100 Parkfeldern vor, während die Norm einen Minimalwert von 3'500 Parkplätzen vorgibt. Mit einem Ausbau des Parkplatzangebots für Kunden und Besucher um rund 300 Parkplätze käme der Wert an das obere Ende der Bandbreite gemäss Wegleitung zu liegen.
- Die Gesamtzahl an Parkplätzen liegt heute etwas höher als der Wegleitungs-Spielraum. Mit einer Erhöhung um insgesamt 500 Parkplätze (200 für Bewohner und 300 für Kunden/Besucher) käme das Parkfelderangebot noch mehr über den zulässigen Bereich gemäss Wegleitung zu liegen, wäre allerdings immer noch weit unter dem Minimum, das die Norm vorgibt.

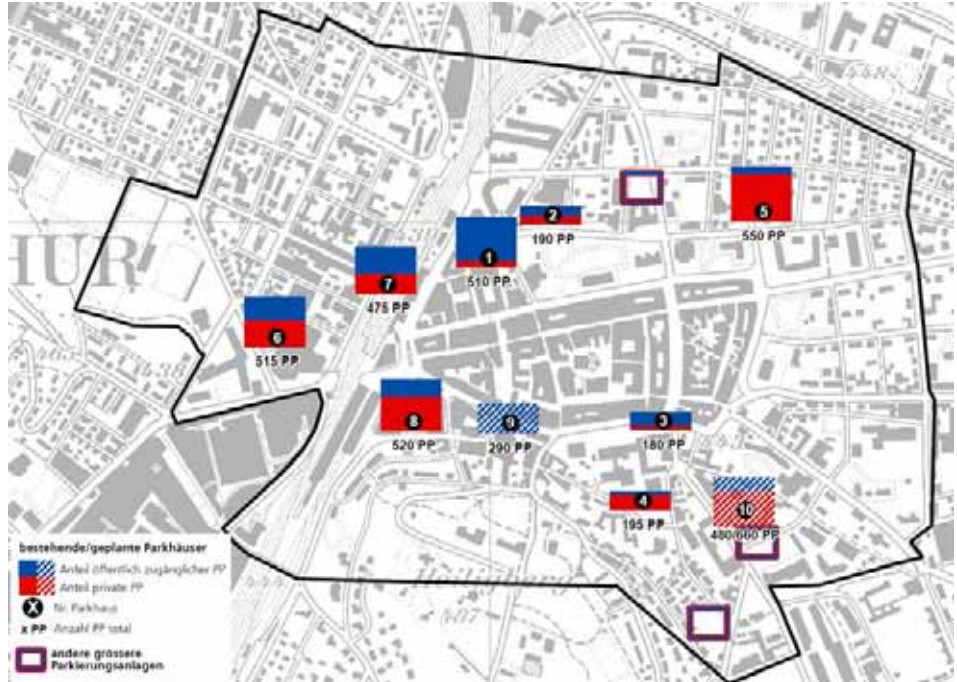
7 Bedürfnisabklärung

7.1 Auslastung

Um die heute tatsächlich existierende Nachfrage nach Parkplätzen abzuschätzen, werden vorhandene Belegungsdaten von Parkhäusern im Untersuchungsperimeter ausgewertet. Für die drei städtischen Parkhäuser "Theater am Stadtgarten" (2), "Technikum Nord" (3) und "Winterthur Versicherungen" (5) hat die Stadt Winterthur stündliche Belegungszahlen für eine Woche im März 2006 zur Verfügung gestellt. Die erhobenen Daten beziehen sich nur auf die so genannten Kurzparkierer (entspricht dem blauen Anteil der Parkplätze in Abbildung 4, resp. der Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze in nachfolgender Tabelle), die Belegung von dauervermieteten Parkplätzen ist damit nicht erfasst.

Name	Eigentümer	# Parkplätze	öffentlich		Auslastung	Auslastung	nur Tag ca. 09-23 Uhr	Bemerkung
			privat	zugänglich	Mo-So	Mo-Fr		
1 Coop/Manor am Stadtgarten	privat	510	65	445				keine Daten über Auslastung verfügbar Einschätzung ergibt etwas höhere Auslastung als (6) Neuwiesen
2 Theater am Stadtgarten	Stadt	190	85	105	27%	27%	45%	Spitzenbelastungen 19 - 20 Uhr und Samstags
3 Technikum Nord	Stadt	180	50	130	41%	42%	67%	Spitzenbelastung nachmittags - abends, Samstags
4 Technikum Süd	privat	195	160	35				keine Daten über Auslastung verfügbar
5 Winterthur-Versicherungen	Stadt	550	485	65	40%	51%	61%	keine eigentliche Spitzenbelastung, Mo-Sa gleichmässig, So fast leer
6 Neuwiesen	privat	515	280	235			79%	einfache Abschätzung Auslastung verfügbar
7 Bahnhof SBB Park+Ride	privat	475	200	275				viele Kurzparkerer statt Pendler P+R
8 Arch	privat	520	350	170	38%	38%		voraussichtlich Neubau mit weniger öffentlich zugänglichen PP im Bau
9 Eulachparking	privat	290	grössenteils öffentlich					
10 Wachterareal	privat	480/660	grössenteils privat					in Projektierung

Abbildung 4:
Bestehende Parkierungsanlagen
im Untersuchungsgebiet



7.1.1 Städtische Parkhäuser

Tiefe Auslastung der städtischen Parkhäuser

Es zeigt sich, dass die städtischen Parkhäuser im Durchschnitt über alle Wochentage (7 Tage à 24 Stunden) nur zu rund 27%, resp. 40–41% ausgelastet sind. Allerdings sind ausgeprägte Spitzenauslastungen ersichtlich, die je nach Standort und hauptsächlichem Nutzungszweck stark variieren:

② Theater am Stadtgarten

Ausgeprägte abendliche Spitzen aufgrund Theaterbesucher

Eine stundenweise Belegung über 100% erreicht das Parkhaus an gewissen Abenden ab 19 Uhr, wenn viele Theaterbesucher parkieren, an Tagen mit Marktbetrieb in der Altstadt (Dienstag-, Freitagvormittag) und an Mittwochnachmittagen, Donnerstagabenden sowie an Samstagen, vermutlich durch den Einkaufsverkehr. Während der restlichen Zeit ist das Parkhaus eher schlecht ausgelastet. Es scheint, dass das nebenan liegende private Parkhaus am Stadtgarten von Coop/Manor viel attraktiver ist, obwohl konkrete Belegungszahlen für dieses fehlen. In der zweiten und dritten Stunde sind die Benützungsgebühren für beide Parkhäuser gleich hoch; vorher ist das private Parkhaus leicht günstiger, danach das städtische. Offensichtlich hat das private Parkhaus durch seine Lage direkt unter dem Einkaufscenter

Coop/Manor und durch die grosszügigere Anordnung der Parkfelder einen grossen Standortvorteil. Die Parkierenden scheinen tatsächlich nur während der Einkaufsverkehrsspitze am Samstagnachmittag auf das Theaterparkhaus auszuweichen.

③ Technikum Nord

Verschiedene
Auslastungsspitzen

Das städtische Parkhaus bei der Zürcher Hochschule erreicht die grössten Auslastungen zu den gleichen Zeitpunkten wie das Theater-Parkhaus (Markttage, Mittwochnachmittag, Do-/Fr-Abende, Samstag). Aus dieser Verteilung lässt sich vermuten, dass das Parkhaus ebenfalls vor allem von Freizeit- und Einkaufsverkehr genutzt wird. Allenfalls wird das Parkhaus auch von Studierenden und Angestellten der ZHW benützt, die keine Dauermieter sind und sich nur kurze Zeit an der ZHW aufhalten. Die Gebühren der städtischen Parkhäuser sind homogenisiert und entsprechen somit denjenigen des oben beschriebenen Theaterparkhauses.

⑤ Winterthur Versicherungen

Gleichmässige Auslastung

Das Parkhaus der Winterthur Versicherungen liegt etwas weiter entfernt von der Altstadt. Es weist keine eigentlichen Spitzenbelastungen auf, die Belegung tagsüber ist ziemlich gleichmässig. Es fällt jedoch auf, dass die Auslastung während der Woche deutlich höher ist als am Wochenende, auch die samstäglichen Spitzen werden nicht in gleichem Ausmass erreicht wie bei den anderen Parkhäusern. Damit liegt die Vermutung nahe, dass das Parkhaus nicht in erster Linie von Einkaufs- und Freizeitverkehr benutzt wird, sondern viel mehr von Erwerbstätigen. Wenn rund zweimal im Monat grössere Veranstaltungen der Versicherung oder im Gartenhotel stattfinden, dann steigt die Auslastung temporär an.

7.1.2 Private Parkhäuser

Keine detaillierten Zahlen
vorhanden

Für die privaten Parkhäuser liegen keine detaillierten Zahlen über die Belegung vor. Stattdessen muss versucht werden, aus groben Angaben und Erfahrungen von Ortskundigen Aussagen über die Auslastung abzuleiten. Aufgrund der Lage muss mit stark unterschiedlichen Auslastungen gerechnet werden:

① Coop/Manor am Stadtgarten

Hohe Auslastung

Aussagen von Ortskundigen zufolge, ist das private Parkhaus am Stadtgarten am besten ausgelastet, resp. während den Hauptverkaufszeiten sogar überlastet. Der unbestrittene Vorteil dieses Parkhaus gegenüber den städtischen liegt im Standort direkt unter dem Einkaufszentrum. In Bezug auf die erhobenen Parkgebühren unterscheidet es sich nicht stark von den städtischen Parkhäusern, nur die erste Stunde ist 50 Rappen billiger. Damit ist es für Kurzparkierer, die nur schnell bei Coop oder Manor einkaufen gehen,

um einiges attraktiver. Zu Spitzenzeiten behindert der Rückstau des vor der Einfahrt wartenden Verkehrs den Durchgangsverkehr auf der Wülflingerstrasse und beim Bahnhofplatz.

④ Technikum Süd

Keine Aussage möglich

Über das private Parkhaus der Zürcher Hochschule liegen weder Daten noch Erfahrungswerte vor. Der Grossteil der Parkplätze ist für Dauermieter reserviert. Es ist davon auszugehen, dass die wenigen öffentlichen Parkplätze aufgrund der weiter entfernten Lage nicht besser ausgelastet sind als diejenigen im städtischen Parkhaus auf dem Technikumareal (trotz etwas tieferen Gebühren).

⑥ Neuwiesen

Auslastung direkt von Einkaufsverkehr abhängig

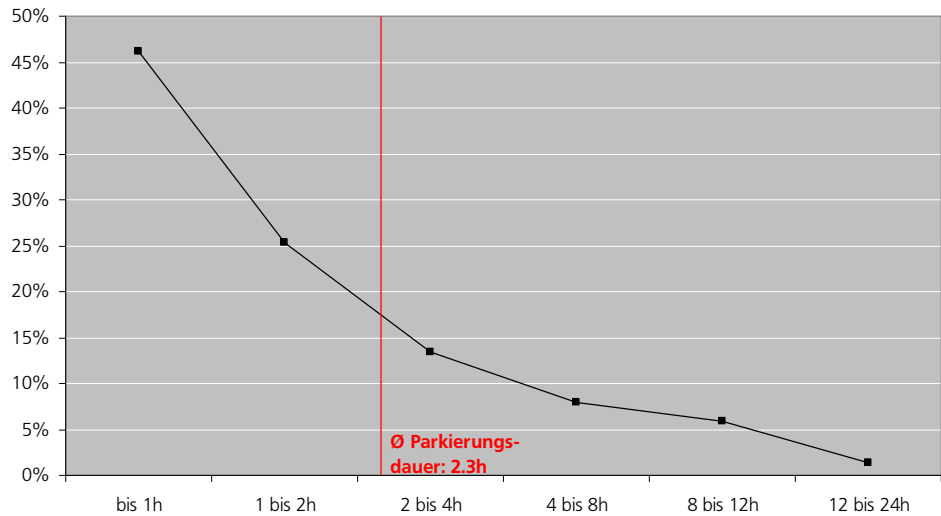
Für das Parkhaus des Einkaufszentrums Neuwiesen liegt eine einfache Abschätzung der Auslastung vom März 2005 für die Kurzparkierer vor. Darin wird die durchschnittliche Parkplatzbelegung während der Ladenöffnungszeiten von Montag bis Samstag mit 79% angegeben. Dies ergibt in etwa eine Auslastung von 33% über die ganze Woche (7 Tage à 24 Stunden) und ist somit vergleichbar mit den städtischen Parkhäusern. Es ist davon auszugehen, dass analog zum Parkhaus Coop/Manor mit ausgeprägten Samstag-Spitzen zu rechnen ist. Diese Spitzenbelastungen werden nach Angaben von Ortskundigen dadurch gebrochen, dass die privat vermieteten Parkplätze temporär für Kurzparkierer zugänglich gemacht werden. Im Gegensatz zu den städtischen Parkhäusern ist aber nicht mit einer hohen Belegung während den Abendstunden zu rechnen, da das Parkhaus nicht in der Nähe von Kultureinrichtungen platziert ist. Die Tarife sind vergleichbar mit den übrigen Parkhäusern. Auch hier verursacht der wartende Parkverkehr zeitweise Rückstau, allerdings ist dieser für den Durchgangsverkehr weniger problematisch als beim Parkhaus Coop/Manor.

⑦ SBB-Park+Ride Bahnhof

Viele Kurzparkierer

Gemäss älteren Erfassungen der Stadt Winterthur parken im Park+Ride-Parkhaus der SBB verhältnismässig viele Kurzparkierer, obwohl die Anlage eigentlich für Pendler angelegt wurde. 71% der Benutzer bleiben nicht länger als 2 Stunden im Parkhaus, 18% nicht länger als 20 Minuten und nur 6% länger als 8 Stunden (Abbildung 5). Die durchschnittliche Parkierungsdauer beträgt 2 Stunden und 20 Minuten. Der hohe Anteil an Kurzparkierern lässt hauptsächlich auf Einkaufs- und Freizeitverkehr schliessen.

Abbildung 5:
Verteilungskurve
Parkierungsdauer
(Montag, 18.10.02)



8 Arch

Viele Dauerparkierer

Ebenfalls gemäss Angaben der Stadt Winterthur werden im Parkhaus Arch viele Fahrzeuge über eine längere Dauer parkiert, was in Anbetracht der vergleichsweise tiefen Tarife nicht erstaunt. Dies lässt auf gemischten Verkehr schliessen (Einkauf, Freizeit und Pendler). Im Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung Arch-Areal werden 400 Ein- und Ausfahrten pro Tag als heutiger Ausgangszustand angegeben. Bei einer durchschnittlichen Parkierdauer von 5 Stunden entspricht dies einer Auslastung von knapp 40%, welche vergleichbar ist mit den städtischen Parkhäusern. Das bestehende Parkhaus wird in absehbarer Zeit voraussichtlich abgebrochen und durch einen Neubau mit einer geringeren Anzahl von Parkplätzen für die Öffentlichkeit ersetzt. Das neue Parkhaus wird schweremwichtig nur noch den Eigenbedarf an Parkplätzen abdecken können und nur sehr beschränkt Abstellplätze für Dauermieter und arealexterne Kurzparkierer anbieten.

7.1.3 Weitere Parkierungsanlagen

Oberirdische Parkierungsanlagen
schlecht ausgelastet

Die grossen oberirdischen Parkierungsanlagen im Perimeter, die Parkplätze Wachterareal, Reitplatz und Viehmarkt mit zusammen rund 470 Parkplätzen, sind phasenweise schlecht ausgelastet. Dies ist insbesondere der Fall, seit eine Parkplatzbewirtschaftung eingeführt wurde. Aufgrund der in den ersten Monaten des Jahres 2006 erwirtschafteten Beträge kann davon ausgegangen werden, dass rund 100 zahlende Fahrzeuge täglich für eine durchschnittliche Parkdauer von 5 Stunden auf dem Parkplatz Wachterareal abgestellt werden. Dazu kommen knapp 200 Fahrzeuge, deren Halter im Besitze einer Dauer-Parkierbewilligung sind und schätzungsweise täglich zu 70% während den Arbeitszeiten anwesend sind. Somit ergibt sich für den Parkplatz Wachterareal eine Auslastung von knapp 40% tagsüber (7 bis 20 Uhr) und 20% über den ganzen Tag. Für die Anlagen Reitplatz und Viehmarkt liegen keine Zahlen vor, allerdings ist von einer tendenziell

schlechteren Auslastung aufgrund der grösseren Distanz zur Altstadt auszugehen.

Parkierung Kunstmuseum Auf dem überdeckten Parkplatz beim Kunstmuseum (Glashaus, Liebestrasse) sind rund 40 Parkplätze öffentlich zugänglich. Diese sind jeweils sehr gut ausgelastet, da die Anlage tiefe Parkgebühren hat und aufgrund der oberirdischen Lage und der relativen Nähe zur Altstadt für viele Benutzer sehr attraktiv ist.

7.2 Schlussfolgerungen

Genügend Parkplätze,
ungünstige Anordnung

Offensichtlich existieren im Perimeter über das ganze Jahr betrachtet genügend Parkierungsmöglichkeiten. Allerdings sind die bestehenden Parkierungsanlagen räumlich und zeitlich sehr unterschiedlich ausgelastet. Die Parkgebühren zwischen den städtischen und den privaten Parkhäusern sind miteinander vergleichbar und können nicht der (einzige) Grund für die unterschiedliche Belegung sein. Vielmehr ist der Standort der zentrale Faktor für die Auslastung. Während die direkt unter den Einkaufszentren gelegenen Parkhäuser immer gut bis sehr gut belegt sind, stehen weiter entfernte Parkierungsanlagen mehrheitlich leer. Ein optimales Parkhaus für Besucher/Bewohner/Kunden und Arbeitende in der Altstadt wäre innerhalb der Stadtmauern zu erstellen, dies mit Zufahrten von allen Einfahrtsachsen und verschiedenen Fussgänger- und -abgängen. Damit wäre die Erreichbarkeit und somit die Attraktivität der Altstadt vergleichbar mit den beiden bestehenden Einkaufszentren. Dies ist allerdings eine "Wunsch-Vorstellung", die aus verschiedenen Gründen nicht weiterverfolgt werden kann. Parkhaus-Projekte, die in diese Richtung zielen (z.B. Erweiterung Technikum Nord unter Altstadt), standen früher bereits zur Diskussion, waren aber nicht mehrheitsfähig, nicht finanzierbar oder aber scheiterten an den technischen Randbedingungen.

Optimierung bestehender
Anlagen

Es drängt sich eine Optimierung der Auslastung der bestehenden Parkierungsanlagen auf. Dazu sind verschiedene kurz- und längerfristig umsetzbare Massnahmen denkbar. Diese werden im nächsten Kapitel im Einzelnen erläutert.

Dimensionierungsgrösse

Es stellt sich auch die Frage, auf welchen Zustand die verfügbare Anzahl Parkplätze dimensioniert werden soll. Aus planerischer und ökonomischer Sicht ist es nicht zweckmässig, die Kapazität auf eine im Jahr einmalige Spitzenbelastung (z.B. Ostern oder Weihnachten) auszurichten. Eher ist das Parkfelderangebot auf eine einmal oder mehrmals wöchentlich auftretende stundenweise Spitzenbelastung auszurichten (z.B. Markttage, Mittwochnachmittag oder Samstagmorgen). Die Festlegung dieser Grösse ist allerdings ein politischer Prozess. Die hier dargelegten fachlichen Aussagen dienen dazu als Grundlage.

7.3 Künftige Parkierungsanlagen

Geplante oder im Bau befindliche Parkhäuser

Neben den bestehenden Parkierungsanlagen sind weitere Parkhäuser geplant oder im Bau. Im Untersuchungsperimeter sind dies das Eulachparking und das bereits in der Ausgangslage (Kapitel 1.3) erwähnte Parkhaus Wachterareal. Sie sind ebenfalls in Abbildung 4 dargestellt, allerdings mit schraffierter Signatur, um zwischen heutigen und zukünftigen Anlagen zu unterscheiden.

⑨ Eulachparking

Eulachparking zurzeit im Bau

Zurzeit im Bau befindet sich das Eulachparking an der Lagerhausstrasse mit rund 290 Parkplätzen. Der Grossteil dieser Parkplätze soll künftig öffentlich für Besucher und Kunden zur Verfügung stehen; nur eine geringe Anzahl von Parkplätzen wird an Dauerparkierer vermietet (Pflichtabstellplätze). Die künftig verfügbaren Parkplätze im Eulachparking können teilweise als Ersatz für die nach dem geplanten Abbruch des Arch-Parkhauses nicht mehr zur Verfügung stehenden Parkplätze für Kunden/Besucher der Altstadt betrachtet werden.

⑩ Parkhaus Wachterareal

Parkhaus Wachterareal geplant

Auf dem Wachterareal ist zur langfristigen Sicherung der vereinbarten Parkplatzzahl ein neues Parkhaus geplant. Es soll einen Ersatz für sämtliche oberirdische Parkierungsanlagen in diesem Gebiet (Reitweg, Viehmarkt, Wachterareal) bilden und wird zurzeit im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung des Areals Zeughaus-Teuchelweiher projektiert. Zur Diskussion stehen zwei verschiedene Varianten bezüglich der Anzahl Parkplätze: 480 oder 660. Die tiefere Parkplatzzahl würde bei Aufhebung sämtlicher oberirdischer Parkierungsanlagen eine Nichterfüllung der festgelegten Parkplatzzahl bedeuten, dafür aber eine städtebauliche Aufwertung des Quartiers ermöglichen. Zumindest für eine Übergangszeit würden die oberirdischen Anlagen als "Überlauf" aber bestehen bleiben, um während Spitzenzeiten die grosse Nachfrage nach Parkplätzen abdecken zu können. Die höhere Parkplatzzahl würde das vereinbarte Ziel erreichen, es besteht jedoch die Möglichkeit einer geringen Auslastung und damit eines finanziellen Risikos für den Investor. Es ist zu beachten, dass das Parkhaus Wachterareal mit der höheren Parkplatzzahl allenfalls einen Teil des zukünftigen Bedarfs an Parkplätzen aus dem umliegenden Entwicklungsgebiet abdecken könnte. Ebenfalls wird es als Ersatzstandort für die heutigen Abstellplätze auf dem Reitweg- und Viehmarktareal für Fahrzeuge mit entsprechenden Parkierungs-Bewilligungen (z.B. Liegenschaftsverwaltung, Polizei) dienen.

Umfrage für Bedarfsnachweis

Zur Abschätzung der tatsächlichen Nachfrage nach Parkplätzen beim Wachterareal wurde vom Baupolizeiamt Winterthur eine schriftliche Umfrage bei potentiellen Benutzern durchgeführt. Aufgrund der Resultate erhoffen sich die Verantwortlichen Aussagen zum tatsächlichen Parkplatz-

bedarf und damit eine Entscheidungsgrundlage für die Anzahl zu projektierender Parkplätze sowie einen Bedarfsnachweis als Entscheidungsgrundlage für potenzielle Investoren. Die Ergebnisse der Umfrage werden im folgenden Kapitel 7.4 erläutert.

7.4 Umfrage Parkhaus Wachterareal

Schriftliche Befragung von BewohnerInnen und Beschäftigten der Altstadt und Umgebung

Der Fragebogen zum Parkhaus Wachterareal wurde im November 2006 an rund 3'500 Haushaltungen, ArbeitnehmerInnen und GeschäftsinhaberInnen in der Altstadt und der näheren Umgebung versandt (Inhalt und detaillierter Verteiler ist in Anhang A5 ersichtlich). Rund 270 Personen haben geantwortet, wobei ca. 100 Antworten via Internet eingegangen sind. 25% der antwortenden Personen sind an einem Parkplatz im Parkhaus Wachterareal nicht interessiert, sie werden in den folgenden Auswertungen nicht berücksichtigt.

Nachfrage nach knapp 280 Parkplätzen

Unter den 200 Personen, die an (mindestens) einem Parkplatz im Parkhaus Wachterareal interessiert sind, befinden sich 45% Bewohner, 40% selbständig Erwerbende und 15% Arbeitnehmende und zu einem geringen Anteil auch Personen, die im Untersuchungsgebiet wohnen und arbeiten. Nachgefragt werden jeweils rund 110 Bewohner- und Pendlerparkplätze sowie knapp 60 Geschäftsparkplätze, insgesamt rund 280 Parkplätze. Zudem werden neun Abstellräume gewünscht. Mindestens 100 der nachgefragten Parkplätze werden gemäss Umfrage als Ersatz für bereits bestehende Abstellmöglichkeiten dienen, 95 davon befinden sich heute im Parkhaus Arch oder auf dem Wachterareal. Es kann davon ausgegangen werden, dass für einen nicht unerheblichen Teil der anderen 180 Wunschparkplätze heute auch schon private Abstellplätze vorhanden sind und es sich somit nicht ausschliesslich um zusätzliche neue Parkplätze handeln dürfte. Allerdings können aus der Umfrage keinen detaillierten Zahlen abgeleitet werden, da viele Antworten sehr unpräzise und damit interpretationsbedürftig sind.

Tatsächliche Nachfrage allenfalls noch höher

Es ist davon auszugehen, dass die tatsächliche Nachfrage noch höher liegen wird. Nicht alle Fahrzeuglenker, die heute eine Parkbewilligung für die nahe gelegenen Parkieranlagen besitzen und künftig teilweise ebenfalls im Parkhaus Wachterareal parkieren müssen – wenn sie nicht auf den ÖV umsteigen, konnten mit der auf die Altstadt und deren nähere Umgebung beschränkte Umfrage erreicht werden.

Knapp 60 Befragte würden den kostendeckenden Preis von 150-180 SFr. bezahlen

Die Auswertung bezüglich des Mietpreises, den die Befragten zu zahlen bereit sind, ergibt die folgende Aussage: Nur knapp 30% wären bereit, für den Parkplatz im Wachterareal monatlich einen vermutlich kostendeckenden Preis von 150 bis 180 SFr. zu bezahlen, mehr als 180 SFr. wurde nur einmal vermerkt. Alle übrigen Interessenten haben die Option "weniger als 150 SFr." pro Monat angekreuzt, die Zahlungsbereitschaft liegt bei durch-

schnittlich rund 110 SFr. (die Bandbreite ist mit Werten zwischen 12 SFr. und 149 SFr. aber entsprechend gross). Allerdings sind rund 30 Personen nicht bereit, monatlich mehr als 100 SFr. für den Parkplatz auszugeben.

8 Lösungsansätze

8.1 Optimierung bestehender Parkieranlagen

8.1.1 Kurz- und mittelfristig

Suchverkehr zu Spitzzeiten
verhindern

Wie bereits im letzten Kapitel erwähnt, besteht ein Lösungsansatz darin, die bestehenden Parkhäuser besser zu nutzen, um die auftretenden Spitzenbelastungen ohne Überlastungen und Suchverkehr abdecken zu können. Dazu gehören die folgenden Massnahmen, die kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden können:

- Erneuerung des Parkleitsystems: Angabe der Anzahl freier Parkplätze und bei Überbelegung Signalisierung des Weges zum nächsten Parkhaus
- Harmonisierung der Parkgebühren zwischen den privaten Parkhausbetreibern und der Stadt Winterthur: Ohnehin gut ausgelastete Parkhäuser sollen nicht durch günstigere Tarife noch mehr Verkehr anziehen. Sinnvoller wäre es, Parkfelder, die weiter weg von der Altstadt liegen, günstiger anzubieten.
- Zwischen Stadt und Privaten abgestimmter Ausbau der Parkplatzbewirtschaftung: Beispielsweise Einführung eines Reservationssystems, (Ausfahrts-)Dosierungen zu Spitzenzeiten, abgestufte Gebühren etc.
- Zu prüfen ist auch eine flexible Zuordnung der Parkfelder, beispielsweise eine Öffnung von vermieteten Pendlerparkplätzen für den Einkaufsverkehr an Samstagen (wird heute zum Teil schon gemacht, z.B. Parkhaus Neuwiesen oder Theater).

Praktische Umsetzung
noch abzuklären

Es handelt sich dabei um theoretische Ansätze, die bezüglich Umsetzbarkeit sowie technische und bauliche Machbarkeit (Anordnung Ein- und Ausfahrten, etc.) noch nicht geprüft wurden. Diese Aspekte müssten zusätzlich untersucht werden.

Gemeinschaftliche Verwaltung
und Bewirtschaftung aller
Parkieranlagen

8.1.2 Längerfristig

Langfristig ist ein Parkierungs-Verbund mit einer gemeinsamen Verwaltung für alle Parkieranlagen anzustreben. Dies würde auch eine vollständige Datenerfassung betreffend die Belegung aller Parkhäuser ermöglichen. Anhand solcher Daten kann zu einem späteren Zeitpunkt nochmals evaluiert werden, ob die zur Verfügung stehenden Parkplätze nach der Optimierung ausreichen oder ob allenfalls weitere Massnahmen ergriffen werden müssen (z.B. Neubau eines Parkhauses).

8.2 Strategische Ansätze

Parallel zu den im letzten Kapitel beschriebenen kurz- und mittelfristigen Optimierungen der bestehenden Parkieranlagen und den längerfristigen Bestrebungen lassen sich insbesondere im Hinblick auf die Revision der Abstellplatzverordnung auch strategische Überlegungen ableiten.

Attraktiver Standort vs.
unbeschränkte
Verkehrsbelastung

8.2.1 Benutzerspezifische Betrachtung

Bereits im strategischen Umweltverträglichkeitsbericht wurde hinsichtlich der Überarbeitung der kommunalen Parkplatzverordnung empfohlen, die Parkplätze je Benutzergruppe differenziert zu behandeln. Einerseits möchte man Bewohnern und Kunden/ Besuchern der Altstadt und altstadtnahen Gebiete ein attraktives Wohn- und Einkaufs-/Freizeitumfeld bieten, andererseits möchte man die Verkehrsbelastung auf dem städtischen Netz nicht unbegrenzt ansteigen lassen. (Die Stadt Winterthur ist ein lufthygienisches Sanierungsgebiet mit einem hohen Anteil an Strassen mit (Lärm-) Alarmwert- bzw Immissionsgrenzwertüberschreitungen und mehreren Knoten an der Kapazitätsgrenze). Damit beide Ziele einigermaßen erfüllt werden können, wird die folgende Strategie für die Festlegung der Parkplatzzahlen empfohlen:

Bewohner

Flexibilität wahren in Bezug
auf die Anzahl Parkplätze

Die Anzahl der Parkplätze für Bewohner soll sich an der oberen Grenze der Bandbreite gemäss kantonaler Wegleitung orientieren (4'100). Damit wäre eine Kapazitätserhöhung von Parkplätzen, die ausschliesslich von Bewohnern genutzt werden können, möglich. Allerdings muss sich das Angebot nach der Nachfrage richten; wenn heute kein zusätzlicher Bedarf an Bewohnerparkplätzen auszumachen ist, dann sollen auch keine zusätzlichen Parkplätze erstellt werden. Die Richtgrösse soll flexibel ausgestaltet sein, da das Prinzip "ein Parkplatz pro Wohnung" auch weiterhin gelten soll. Allerdings kann bei Wohnungen in der Altstadt gemäss heute gültiger Abstellplatzverordnung von 1986 auf die Erstellung von Pflichtparkplätzen verzichtet werden. Nach Revision dieser Verordnung soll es künftig auch ausserhalb der Altstadt möglich sein, in besonderen Fällen auf Bewohnerpark-

plätze bei Wohnungsbauten zu verzichten. Das entsprechende Gebiet und die Voraussetzungen für die Befreiung bzw. Reduktion der Abstellplatzstellungspflicht sind im Rahmen der Revision der kommunalen Abstellplatzverordnung zu definieren.

Personal

Pendlerparkplätze verbindlich beschränken und Ausweichung auf andere Quartiere verhindern

Der motorisierte Pendlerverkehr belastet das (städtische) Verkehrsnetz hauptsächlich in den bereits hoch ausgelasteten Spitzenzeiten. Daher soll sich das Angebot an Parkplätzen für Pendler im Gegensatz zu den Bewohnern an den Minimalwerten gemäss Wegleitung bzw. VSS-Norm orientieren. Da die beiden Zahlen jedoch stark variieren (2'500, resp. 8'100), ist eine Aussage über die absolute Zahl schwierig zu treffen. Aus planerischer Sicht ist eine wesentliche Erhöhung der Parkplatzzahlen für Pendler (um mehr als 10%) zu vermeiden; es ist die bestehende Anzahl als Zielgrösse festzusetzen. Allenfalls kann sogar geprüft werden, ob bestehende Pendlerparkplätze anderen Benutzergruppen zugeordnet werden können. Pendler können erfahrungsgemäss am ehesten dazu bewogen werden, auf den ÖV umzusteigen, da sie regelmässig fahren und wiederkehrende Reisegewohnheiten haben, kein Gepäck transportieren und der ÖV auf die Zentren ausgerichtet ist. Zur Sicherung der städtischen Parkplatzpolitik muss mit geeigneten Massnahmen verhindert werden, dass Pendler die gebietsweise bereits eingeführte Parkplatzbewirtschaftung unterlaufen, indem sie auf benachbarte Quartiere ausweichen, um ihre Fahrzeug abzustellen. Dazu eignet sich die Einrichtung eines genügend breiten Gürtels um das bewirtschaftete Gebiet, in welchem das Dauerparkieren nicht mehr gestattet ist, die Bevölkerung aber mittels Anwohnerparkkarten trotzdem ihre Fahrzeuge über einen längeren Zeitraum parkieren kann. Solche Zonen mit entsprechenden Markierungen wurden bereits festgesetzt; über die Ausdehnung dieser (blauen) Zonen mit Anwohnerbevorzugung muss im Einzelfall entschieden werden.

Besucher/Kunden

Genügend Besucher- und Kundeparkplätze anbieten

Für Kunden und Besucher der Altstadt und altstadtnahen Gebiete sollen genügend Parkplätze zur Verfügung gestellt werden, um die Attraktivität Winterthurs als Einkaufs- und Freizeitstandort nicht zu gefährden. Damit ist das Angebot auf den Maximalwert gemäss kantonaler Wegleitung auszurichten (3'100), welcher etwas unter dem Minimum gemäss VSS-Norm liegt. Wichtig sind eine einheitliche Bewirtschaftung aller Kunden- und Besucher-Parkplätze im Pool und eine gezielte Lenkung des Parkplatzzuchverkehrs mit einem Parkleitsystem.

Aus den oben genannten Überlegungen zu den einzelnen Nutzergruppen resultieren als mittelfristig anzustrebende Zielgrösse die folgenden Parkplatzzahlen (siehe auch Anhang A4):

Tabelle 8:
Anzustrebende Parkplatzzahl

<i>Parkplatzan- gebot</i>	Bewohner	Personal	Besucher/Kunden	Total
Zielwert	4'100	5'100	3'100	12'300
Bemerkung	<i>Richtgrösse</i>	<i>Richtgrösse</i>	<i>Richtgrösse</i>	
Heutiger Bestand	3'900	5'100	2'800	11'800

Dynamisierung
der Richtgrössen

Die festgehaltenen Richtgrössen beziehen sich auf den heutigen (2006) Bestand an Bruttogeschossflächen sowie auf die aktuelle Anzahl an Arbeitsplätzen und Einwohnern. Bei künftigen Veränderungen dieser Grössen (Innenverdichtung im Perimeter, Abbruch von Gebäuden etc.) müssen daher auch die Richtgrössen angepasst werden. Diese Dynamisierung muss in sämtlichen anknüpfenden Arbeiten benutzerspezifisch berücksichtigt werden.

8.2.2 Verschiebung von Abstellplätzen für Dauerparkierer

Umlagerung der
Parkplatzzuteilung

Eine benutzerspezifische Betrachtung der Benutzergruppen beinhaltet auch die räumliche Verteilung der jeweiligen Parkplätze. Sinnvollerweise stehen die Parkplätze für Kunden/Besucher – so genannte Kurzparkierer – möglichst nahe des Zielortes (v.a. Altstadt) zur Verfügung. Dauerparkierer (Bewohner und Personal) hingegen können tendenziell auch etwas weiter entfernte Parkplätze benutzen, weil das Verhältnis von Distanz zum Zielort und Parkdauer ausgeglichener ist als bei den Kurzparkierern. Die Umsetzung dieser Strategie bedingt eine Umlagerung der heutigen Parkplatzzuteilung: Dauermieter von zentrumsnahem Parkraum sollen in die peripheren Anlagen ausgelagert werden, um den Kunden und Besuchern Platz zu machen. Davon wären insbesondere die Mieter in den städtischen Parkhäusern Theater am Stadtgarten und Technikum betroffen. Ebenfalls angegangen werden müssten allfällige Dauermieter in den privaten Parkhäusern, insbesondere im Coop/Manor am Stadtgarten, Arch und im Neuwiesen. Bei den privaten Betreibern verfügt die Stadt (zurzeit) über keine rechtlichen Grundlagen, um diese Umlagerung durchzusetzen. Das Mittragen dieser städtischen Strategie durch die privaten Betreiber kann nur funktionieren, wenn es ihnen auch einen wirtschaftlichen Vorteil bringt.

8.2.3 Mobilitätsmanagement

Bestrebungen der
Stadt weiterführen

Unter dem Titel einer nachhaltigen Entwicklung sollen auch ganzheitliche Bestrebungen der Stadt Winterthur (z.B. "Mobilität in Unternehmen") im Sinne des Mobilitätsmanagements weitergeführt und intensiviert werden. Es ist zu hoffen, dass diese Massnahmen langfristig zu einer Abnahme des

Parkplatzbedarfs insbesondere der Pendler führen werden, aber auch bei Bewohnern, Kunden und Besuchern liegt diesbezüglich ein Potential.

8.2.4 Keine Konkurrenzierung des Altstadtgewerbes

Keine Konkurrenzstandorte
"auf der grünen Wiese"

Eine weitere Massnahme zur Sicherstellung der Attraktivität des Altstadtgewerbes ist neben der ausreichenden Bereitstellung von Parkfeldern auch die Vermeidung von Konkurrenzstandorten "auf der grünen Wiese", die mit unbeschränktem Parkplatzangebot locken. Der Handlungsspielraum der Stadt Winterthur ist diesbezüglich beschränkt, trotzdem können mit entsprechenden Grundsätzen zumindest Zeichen gesetzt werden.

9 Fazit

Bestimmung der Parkplatzzahl
als politischer Prozess

Gestützt auf die oben dargelegten Berechnungen gemäss Wegleitung und neuer VSS-Norm ist ein zusätzlicher Parkplatzbedarf für die zwei Benutzergruppen Bewohner und Kunden/Besucher begründet.

Die Ergebnisse der Bedürfnisabklärung sowie der Umfrage zum Parkhaus Wachterareal weisen ebenfalls darauf hin, dass die Nachfrage nach zusätzlichem Parkraum vorhanden ist. Dazu wurden Strategien aufgezeigt, wie der heute vorhandene Parkraum optimal genutzt werden kann. Die abschliessende Festlegung der Richtgrössen erfordert neben den rein theoretischen Berechnungen immer auch einen politischen Prozess und eine Konsensfindung zwischen allen Beteiligten. Dazu gehört insbesondere auch die Festlegung, auf welcher Grundlage künftige Entscheide zu Parkplatzzahlen basieren sollen. Falls es zu Einsprachen und Rekursen bezüglich des Parkplatzangebots kommen sollte, werden die zuständigen Gerichte die kantonale Wegleitung unter Berücksichtigung der Weiterentwicklung durch die neue VSS-Norm (die Wegleitung basiert auf der "alten" VSS-Norm) als gängige und allgemein akzeptierte Grundlage betrachten.

Ins Gewicht fallen wird auch, dass Winterthur ein lufthygienisches Sanierungsgebiet ist und im Massnahmenplan Luft die Anwendung der Wegleitung vorausgesetzt wird. Allerdings ist diese Wegleitung zurzeit in Revision. Hinweise auf inhaltliche Änderungen und Zeitpunkt der Inkraftsetzung sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannt; es kann aber davon ausgegangen werden, dass die neue VSS-Norm einen wesentlichen Einfluss auf die Revisionsarbeiten haben wird (Tendenz zu einer gesamtschweizerischen Harmonisierung des Planungs- und Baurechts).

Abstimmung mit
übergeordneten Vorgaben

Sowohl die benutzerspezifisch festgelegten Parkplatzzahlen als auch die vorgeschlagenen strategischen Lösungsansätze stehen im Einklang mit den übergeordneten Vorgaben aus dem Regionalen Gesamtverkehrskonzept Winterthur / Weinland (rGVK) und der Agglomerationsstrategie des Kantons Zürich. Die vorliegenden Massnahmen unterstützen insbesondere auch die Bestrebungen zur Stärkung der Ortszentren und tragen ihren Teil bei zu einer attraktiven Altstadt von Winterthur, die für alle Verkehrsteilnehmer gut erschlossen ist.

10 Weiteres Vorgehen

10.1 Parkhaus Wachterareal

Baugesuch für beide
Varianten einreichen

Aus der Umfrage geht hervor, dass eine gewisse Nachfrage für die Parkplätze im Parkhaus Wachterareal besteht. Aufgrund des erfragten Bedarfs und der festgesetzten Zielgrössen für die künftigen Parkplatzzahlen im vorherigen Kapitel 8.2.1 liegt nun eine Projektbegründung für den Bau des Parkhaus Wachterareals vor. Sobald das Parkierungskonzept vom Stadtrat verabschiedet ist, wird das Baugesuch eingereicht. Das überarbeitete (Vor-)Projekt sieht nun in der ersten Etappe 470 Parkplätze auf 3 Geschossen vor oder 630 Parkplätze, wenn von Beginn an ein 4. Stockwerk erstellt wird. Falls das 4. Geschoss als zweite Etappe realisiert wird, können später 614 Parkplätze angeboten werden. Parallel zum Baubewilligungsverfahren wird ein Investor für den Bau und den Betrieb des Parkhauses gesucht. Die endgültige Entscheidung über die realisierbare und finanzierbare Kapazität wird vom Investor mitbestimmt und unter Umständen auch noch durch Einsprachen und Rekurse beeinflusst. Falls die Variante mit der tieferen Parkplatzzahl realisiert wird und die oberirdischen Parkieranlagen Viehmarkt und Reitplatz allenfalls als Überlauf (temporär) bestehen bleiben, ist unbedingt darauf zu achten, dass keine Dauerparkierbewilligungen für diese Anlagen mehr ausgestellt werden. Für sämtliche Inhaber von heute gültigen Parkkarten muss eine neue Parkierungslösung gefunden werden, vorzugsweise im Parkhaus Wachterareal.

10.2 Neues Parkleitsystem

Kreditvorlage für neues
Parkleitsystem

Der Stadtrat von Winterthur hat dem Grossen Gemeinderat am 1. November 2006 eine Kreditvorlage in der Höhe von 1.6 Mio. Franken unterbreitet für die Installation eines neuen Parkleitsystems, welcher am 22. Januar 2007 bewilligt wurde. Diese Absicht deckt sich vollständig mit den in der vorliegenden Studie gezogenen Schlussfolgerungen. Die Lenkungs Aufgabe des vorgesehenen Parkleitsystems muss aber zwingend mit den im Parkie-

rungskonzept formulierten Massnahmen abgestimmt werden, insbesondere bezüglich der benutzerspezifischen räumlichen Verteilung von Parkplätzen.

Modularer Aufbau für
allfällige Erweiterungen

Das heutige System, das aus dem Jahre 1980 stammt, soll unter Beteiligung von privaten Parkhausbetreibern durch eine zeitgemässe Anlage mit dynamischer Restplatzanzeige ersetzt werden. Bis jetzt konnten die privaten Betreiber der zwei wichtigen Parkhäuser Coop/Manor und Neuwiesen leider noch nicht zu einer Mitwirkung gewonnen werden, die Verhandlungen sind jedoch weiterhin im Gang. Das Parkleitsystem ist aber modular aufgebaut, so dass die Anzeigen bei einer allfälligen Einbindung weiterer Parkierungsanlagen ohne grossen Aufwand erweitert, resp. den geänderten Verhältnissen angepasst werden können. Die Inbetriebnahme des neuen Parkleitsystems ist auf das Weihnachtsgeschäft 2007 vorgesehen.

10.3 Parkierungskonzept

Umsetzung des Konzepts in der
Abstellplatzverordnung und im
Verkehrsrichtplan

Das vorliegende Parkierungskonzept wird einerseits in der Revision der Abstellplatzverordnung räumlich und inhaltlich konkretisiert und andererseits in die Planungen eingebracht. Ziel ist die Festsetzung der vereinbarten Richtgrössen bezüglich der Anzahl Parkplätze und die Erläuterung der strategischen Massnahmen im kommunalen, allenfalls im regionalen Verkehrsrichtplan.

A1 Annahmen

Begriffe und Definitionen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bruttogeschossfläche: Alle dem Wohnen, Arbeiten und Gewerbe dienenden ober- und unterirdischen Flächen, einschliesslich Mauer-/Wandquerschnitte. Nicht gerechnet werden Keller-/Estrichräume, Heiz-/Tank-/Maschinenräume und Einstellräume <i>(gem. PP-Norm)</i> ■ Gebäudevolumen: Ganzes Volumen aller Stockwerke inklusive Keller und Estrich, sowie alle Wände, Dächer und Bodenplatten. Nicht gerechnet werden offene Balkone und Vordächer. <i>(Kubatur gem. SIA)</i> ■ Gebäudevolumen: Definition nicht auffindbar, resp. in der Hand des Schätzers ... allerdings besteht der Hinweis, dass die Kubatur gem. GVZ um 10% erhöht werden muss um den SIA-Wert zu erhalten. (Wahrscheinlich entsteht die Differenz aufgrund des Estrichs: bei der GVZ nur gerechnet wenn ausgebaut, bei SIA immer mit dabei.) <i>(Kubatur gem. GVZ)</i>
Umrechnung Bruttogeschossfläche <-> Gebäudevolumen	<ul style="list-style-type: none"> ■ aus der Nutzungsart wird ermittelt, ob das jeweilige Gebäude nicht anrechenbare BGF-Flächen enthält: <ul style="list-style-type: none"> – Ein-/Mehrfamilienhäuser, Stockwerkeigentum: Keller nicht anrechenbar (Anteil je nach Anzahl Stockwerken 12.5% - 33%) – übrige Nutzungen: 8% des Volumens dient der Haustechnik und ist nicht anrechenbar ■ anhand des Zonenplans wird abgeschätzt, wie viele Stockwerke die betreffenden Gebäude aufweisen, daraus kann in etwa der Anteil des Kellergeschosses errechnet werden: <ul style="list-style-type: none"> – 2-geschossige (Wohn-)Zonen: 33% der BGF liegt im Keller – 3-geschossige (Wohn-)Zonen: 25% der BGF liegt im Keller – 4-geschossige Kernzone Altstadt mit ausgebautem Estrich: 16% BGF im Keller – – 7-geschossige Zentrumszonen: 12.5% der BGF liegt im Keller
Weitere Annahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Geschosshöhen: abhängig von Nutzung, zwischen 3m (Wohnen) und 7m (Turnhalle) ■ Turnhallen: keine Zuschauerplätze ■ Wohnhaus mit Geschäftslokal: Anteil Wohnen an BGF 30% ■ Hotel: Gesamtanzahl Betten (710) auf vorhandene Standorte verteilt, BGF korrigiert ■ Kino: Gesamtanzahl Sitzplätze (2'300) auf vorhandene Standort verteilt, BGF korrigiert ■ Gastronomie: Gesamtanzahl Sitzplätze (100 Betriebe à durchschnittlich 100 Sitzplätzen) auf vorhandene Standorte verteilt, BGF korrigiert ■ Theater: nur die beiden „grossen“ berücksichtigt (am Stadtgarten und Casinotheater) (die übrigen Theater werden als andere Nutzungen behandelt ...) ■ Stadion: effektive Sitz- und Stehplätze berücksichtigt (2'000, resp. 10'000) ■ Kirchen: Anzahl Sitzplätze verhältnismässig zu den beiden grössten Kirchen (ref. Stadtkirche 910 Sitzplätze, kath. Peter+Paul-Kirche 440 Sitzplätze) ■ Schulhäuser: effektive Schülerzahlen ■ Verkaufsnutzungen: 70% der BGF ist effektive Verkaufsfläche

Berechnungsgrundlagen
für verschiedene Nutzungen:

Nutzungskategorie gemäss Gebäudeversicherung	nichtanrechenbares Untergeschoss [1=ja]	Hautechnik [Anteil in %]	Bezugsgrösse	Raumhöhe [Annahme in m]	Nutzungsart [Code]
Amtshaus, Verwaltungsgebäude, PTT, Städt. Büro	0	8%	m2 BGF	3.5	2
Anderes Gebäude für Sport, Baden und Freizeit	0	8%	m2 BGF	4	7
Anderes kleines Gebäude (Velostand, Schopf, Remise, Ateliergebäude	0	0%	kein Parkplatzbedarf		
Bank	0	8%	m2 BGF	3.5	6
Bürohaus (auch private Verwaltungsgebäude)	0	8%	m2 BGF	3.5	2
Einfamilienhaus	0	8%	m2 BGF	3	4
Einstellhalle, Parkhaus, UT-Garage	1	0%	m2 BGF		5
Fabrik/Betriebsgebäude	0	0%	kein Parkplatzbedarf		
Feuerwehrgebäude	0	8%	m2 BGF	5	1
Garagegebäude	0	8%	m2 BGF	4	1
Geschäftshaus (gemischte Raumarten)	0	0%	kein Parkplatzbedarf		
Heim jeder Art	0	8%	m2 BGF	3.5	4
Hotel	0	0%	Bett		19
Kantinengebäude, Personalhaus	0	0%	Bett		14
Kindergarten, Hort, Tagesheim	0	0%	Sitzplatz		15
Kino	0	0%	Klassenzimmer		20
Kiosk	0	0%	Sitzplatz		13
Kirche / Kapelle / Friedhofgebäude	0	8%	m2 VF	3.5	31
Kirchgemeindehaus	0	0%	Besucherplatz		18
Klub-/ Garten- / Weekendhaus, Unterkunftsbaracke	0	8%	m2 BGF	3	4
Ladengebäude, Verkaufspavillon	0	8%	m2 BGF	3	5
Lager- / Magazingebäude / Silo	0	8%	m2 VF	3.5	32
Mehrfamilienhaus	0	8%	m2 BGF	5	3
Militär- / Luftschutzbau	1	0%	m2 BGF	3	5
Museum / Sammlung	0	8%	m2 BGF	5	3
Restaurant / Café	0	8%	m2 BGF	4	6
Schulhaus: Fachhochschule etc.	0	0%	Sitzplatz		15
Schulhaus: Primar/Sekundar	0	0%	Schüler		22
Servicegebäude / Tankstelle	0	0%	Klassenzimmer		21
Stockwerkeigentum	0	8%	m2 VF	3.5	31
Theatergebäude	1	0%	m2 BGF	3	5
Transformator / Kleine Pumpstation	0	0%	Sitzplatz		12
Tribünengebäude	0	0%	kein Parkplatzbedarf		
Turnhalle	0	0%	Besucherplatz		11
Turnhalle	0	20%	m2 BGF	7	8
übrige (Splitt- und Sandsilo)	0	0%	m2 Tanzfläche	0	17
übriges Gebäude des Gastgewerbes / Kegelbahn	0	0%	Sitzplatz		16
übriges Gebäude für Industrie	0	8%	m2 BGF	4	1
übriges Gebäude für Landwirtschaft	0	8%	m2 BGF	3	5
übriges Kultusgebäude	0	8%	m2 BGF	3.5	4
Vereins- / Klubhaus, Gemeinschaftszentrum / Mehrzweck	0	8%	m2 BGF	3.5	4
Verkehr (Verkehrsbetrieb SBB, usw.)	0	8%	m2 BGF	3.5	2
Versammlungsgebäude (für weltliche Zwecke)	0	0%	Sitzplatz		14
Versicherung	0	8%	m2 BGF	3.5	4
Warenhaus	0	15%	m2 VF	4	31
WC-Gebäude	0	0%	kein Parkplatzbedarf		
Werk / Betrieb (ohne Verkehr)	0	8%	m2 BGF	4	4
Werkstattgebäude	0	8%	m2 BGF	4	4
Wohnhaus mit Geschäftslokal	0	8%	m2 BGF	3.5	9
Zivilschutz- / Luftschutzbau	0	8%	m2 BGF	4	3

Richtwerte Parkplatzangebot
nach SN 640 281

Code	Art der Nutzung	Bezugseinheit	PP Personal Besucher	PP Kunden Besucher
1	Industrie, Gewerbe	100m ² BGF	1	0.2
2	Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe	100m ² BGF	2	1
3	Lagerräume, Lagerplätze	100m ² BGF	0.1	0.01
4	Übrige Dienstleistungsbetriebe	100m ² BGF	2	0.5
5	Wohnen	100m ² BGF	1	0.1
6	Museum, Ausstellung, Galerie	100m ² BGF	1	0
7	Anderes Gebäude Sport	100m ² BGF	1	0
8	Turnhalle	100m ² BGF	2	0
9	Wohnen mit Geschäftslokal	100m ² BGF	1.7	0.38
10	<i>nicht verwendet</i>			
11	Stadion Fussball/Hockey	Zuschauer	0	0.15
12	Theater, Oper, Konzertsaal	Sitzplatz	0	0.2
13	Kino	Sitzplatz	0	0.2
14	Hotel	Bett	0	0.5
15	Gastgewerbe	Sitzplatz	0	0.2
16	Kegelbahn	Bahnen	0	2
17	Discothek, Partylokalitäten	m ² Tanzfläche	0	0.3
18	Kirchen etc	Sitzplatz	0	0.1
19	Altersheime und andere Heime	Bett	0.5	0.3
20	Kinderhort	Klassenzimmer	1	0.2
21	Primar-/Sekundar-Schulhaus	Klassenzimmer	1	0.2
22	Fachhochschulen etc.	Schüler	0.4	0
23-30	<i>nicht verwendet</i>			
31	Verkauf kundenintensiv	Verkaufsfläche (0.7*BGF)	2	8
32	Verkauf übrige	Verkaufsfläche (0.7*BGF)	1.5	3.5

Richtwerte Parkplatzangebot
nach Wegleitung Kanton Zürich

Code	Art der Nutzung	Bezugseinheit	PP Personal Besucher	PP Kunden Besucher
1	Industrie, Gewerbe	100m ² BGF	0.66667	0.133333
2	Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe	100m ² BGF	1.25	1
3	Lagerräume, Lagerplätze	100m ² BGF	0.3333	0
4	Übrige Dienstleistungsbetriebe	100m ² BGF	1.25	0.333333
5	Wohnen	100m ² BGF	1.25	0.125
6	Museum, Ausstellung, Galerie	100m ² BGF	1	0
7	Anderes Gebäude Sport	100m ² BGF	1	0
8	Turnhalle	100m ² BGF	2	0
9	Wohnen mit Geschäftslokal	100m ² BGF	1.25	0.3
10	<i>nicht verwendet</i>			
11	Stadion Fussball/Hockey	Zuschauer	0	0.14
12	Theater, Oper, Konzertsaal	Sitzplatz	0	0.1
13	Kino	Sitzplatz	0	0.1
14	Hotel	Bett	0.1	0.3
15	Gastgewerbe	Sitzplatz	0.025	0.1666
16	Kegelbahn	Bahnen	0	2
17	Discothek, Partylokalitäten	m ² Tanzfläche	0	0.3
18	Kirchen etc	Sitzplatz	0	0.1333
19	Altersheime und andere Heime	Bett	0	1
20	Kinderhort	Klassenzimmer	0	0.04
21	Primar-/Sekundar-Schulhaus	Klassenzimmer	0	0.04
22	Fachhochschulen etc.	Schüler	0	0.04
23-30	<i>nicht verwendet</i>			
31	Verkauf kundenintensiv	Verkaufsfläche (0.7*BGF)	1	4.75
32	Verkauf übrige	Verkaufsfläche (0.7*BGF)	0.7	2

A2 Richtwerte spezifisches Parkplatzangebot

Abbildung 6:
Auszug aus der Norm
SN 640 281, Tabelle 1
(Seite 10/11)

Richtwerte für das spezifische Parkfelder-Angebot			Richtwerte für das spezifische Parkfelder-Angebot	
Art der Nutzung	Bezugseinheit	Parkfelder-Angebot	Parkfelder-Angebot	
			Personal	Besucher, Kunden
Industrie, Gewerbe	Pro 100 m ² BGF	1,0		0,2
Lagerräume, Lagerplätze	Pro 100 m ² BGF	0,1		0,01
Dienstleistungsbetriebe Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe, z.B. Bank Post Öffentliche Verwaltung mit Schalterbetrieb Reisebüro Arzt, Zahnarzt Therapie Kopierzentrale Chemische Reinigung Coffeur usw. Übrige Dienstleistungsbetriebe, z.B. Öffentliche Verwaltung ohne Schalterbetrieb Ingenieur-, Architekturbüro Anwaltskanzlei Versicherung, Krankenkasse Verwaltung von Industriebetrieben Treuhänderbüro Labors Speditionsbetrieb usw.	Pro 100 m ² BGF	2,0	1,0	0,5
Verkaufsgeschäfte Kundenintensive Verkaufsgeschäfte, z.B. Lebensmittel Apothek, Drogerie Warenhaus Kiosk Übrige Verkaufsgeschäfte, z.B. Papeterie Buchhandlung Haushaltgeschäft, Eisenwaren Uhren, Schmuck Möbel Fachmärkte	Pro 100 m ² VF	2,0	8,0	0,5
Gastbetriebe Hotel Jugendherberge Restaurant, Café, Bar Kleinspital, Klinik Alten- und Pflegeheim, Sanatorium Unterhaltung, Kultur, Religion Kino Theater, Oper, Konzertsaal Museum, Ausstellungsraum, Galerie Bibliothek Diskothek Kirche, Moschee, Synagoge Friedhof	Pro Bett Pro Bett Pro Sitzplatz Pro Bett Pro Bett Pro Sitzplatz Pro Bett Pro Bett Pro Sitzplatz Pro 100 m ² Fläche Pro 100 m ² Fläche Pro 100 m ² Fläche Pro 100 m ² Fläche Pro 100 m ² Fläche	1,5	3,5	0,1 0,2 0,5 0,5 0,5 0,2 1,0 1,0 0,3 0,1 0,1
Art der Nutzung	Bezugseinheit	Richtwerte für das spezifische Parkfelder-Angebot		
Aus- und Weiterbildung Hort, Kindergarten Primar- und Sekundarstufe I Sekundarstufe II Musikschule Berufsschule Fachhochschule, Universität Kurslokale für Erwachsenenbildung Sitzungs-, Konferenzsäle Sport- und Freizeiteinrichtungen Eisbahn Heilbad Freibad Turnhalle Fitnesscenter Leichtathletikanlage mit Spielfeldern Stadion (Fußball, Hockey) Tennisplatz Schiessanlage Finnenbahn, Vita-Parcours Spisalon, Casino, Clubraum Minigolf Billardsaal Kegel-, Bowlingbahn (Restaurantsbetrieb nicht eingerechnet) Reithalle, -stall Bootshafen	Pro Klassenzimmer Pro Klassenzimmer Pro Klassenzimmer Pro Unterrichtsraum Pro Schüler Pro Student Pro Schulplatz Pro Sitzplatz Pro 100 m ² Eisfläche und zusätzlich pro Zuschauerplatz Pro Garderobeplatz und zusätzlich pro Zuschauerplatz Pro 100 m ² Heilfläche und zusätzlich pro Zuschauerplatz Pro Garderobeplatz Pro 100 m ² Fläche und zusätzlich pro Zuschauerplatz Pro Zuschauerplatz Pro Feld und zusätzlich pro Zuschauerplatz Pro Scheibe Pro Anlage Pro Sitz- bzw. Spielplatz Pro Anlage Pro Spielfeld Pro Bahn Pro Pferdeboxe Pro Liegeplatz	1,0 1,0 1,0 1,0 0,3 0,4 0,4 0,12 2,0 + 0,1 0,2 + 0,1 0,4 2,0 + 0,1 0,3 0,4 + 0,1 0,15 2,0 + 0,1 0,5 5 0,3 6 1 2 0,5 0,3	Personal	Besucher, Kunden

Tab. 1
Richtwerte für das spezifische Parkfelder-Angebot

Fortsetzung Tabelle 1: Seite 11

Abbildung 7:
Auszug aus der Wegleitung
Kanton Zürich, Tabelle 1
(Seite 4)

Tabelle 1: **Grenzbedarf**

Nutzungsart	Parkplätze für	Bewohner oder Beschäftigte	Besucher und Kunden
Wohnen		1 PP/ 80 m ² mGF oder 1 PP/Wohnung	+ 10% der Bewohner-PP
Verkaufsgeschäfte			
Lebensmittel		1 PP/ 150 m ² mGF	1 PP/ 30 m ² mGF (2)
Nicht-Lebensmittel		1 PP/ 200 m ² mGF	1 PP/ 70 m ² mGF (2)
Gastbetriebe			
Restaurant, Café		1 PP/ 40 Sitzplätze	1 PP/ 6 Sitzplätze
Konferenzräume, Säli		-	1 PP/ 10 Sitzplätze
Hotel		1 PP/ 7 Zimmer	1 PP/ 2 Zimmer
Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen, Gewerbe und Industrie (1)			
publikumsorientierte Betriebe (3)		1 PP/ 80 m ² mGF	1 PP/ 100 m ² mGF
nicht publikumsorientierte Betriebe		1 PP/ 80 m ² mGF	1 PP/ 300 m ² mGF
industrielle und gewerbliche Fabrikation		1 PP/ 150 m ² mGF	1 PP/ 750 m ² mGF
Lagerflächen		1 PP/ 300 m ² mGF	- (2)
Spezialnutzungen			
Einkaufszentren (gemäss BBV II ab 2'000 m ² Verkaufsfläche, bzw. ca. 3'000 m ² mGF) mit Mischnutzung: Grossverteiler (inkl. Lebensmittel), Hobby, Mode, Möbel, Restaurants etc.		1 PP/ 250 m ² mGF	1 PP/ 60 m ² mGF
Unterhaltungsstätten, öffentliche Bauten, Sportanlagen und öffentlicher Verkehr		(4)	(4)

- (1) Gemischte Betriebe sind in entspr. Teile aufzugliedern
(2) Güterumschlag separat
(3) z.B. Praxen, Coiffeur, Reisebüro
(4) werden von Fall zu Fall bestimmt (aufgrund SN 641 400)
Bruchteile über 0,5 sind aufzurunden

mGF = massgebliche Geschossfläche (alle dem Wohnen oder Arbeiten dienenden Räume in Voll-, Unter- und Dachgeschossen (inkl. Erschliessung, Sanitär-räumen und Trennwänden, exkl. Aussenwänden)
PP = Personenwagen-Parkplatz

A3 Ermittlung Standort-Typ nach SN 640 281

Abbildung 8:
Auszug Pendlerstatistik
(Volkszählung 2000)

	öV-Verbindungen pro Stunde (Hauptverkehrszeit)	Anzahl Pendler	Summe
Winterthur	6	27'000	162'000
Zürich	11	1'780	19'580
Seuzach	2	1'351	2'702
Neftenbach	1	879	879
Wiesendangen	2	878	1'756
Frauenfeld	4	876	3'504
Zell	3	729	2'187
Aadorf	2	676	1'352
Elsau	1	633	633
Illnau-Effretikon	4	602	2'408
Elgg	2	509	1'018
Schaffhausen	3	491	1'473
Hettlingen	2	452	904
Turbenthal	3	411	1'233
Rickenbach	2	371	742
Pfungen	1	361	361
Gachnang	1	300	300
Wil	4	269	1'076
Henggart	3	266	798
Rest	1	13'166	13'166
Total		52'000	218'072

gewichtete Bedienungshäufigkeit: 4.19

	Langsamver- kehrsanteil:	Anzahl Pendler	Summe
Winterthur	40%	27'000	10'800
Zupendler	2%	25'000	480
Total		52'000	11'280

gemittelter Langsamverkehrsanteil: 22%

A4 Zusammenfassung Parkplatzermittlung

Ermittlungsschritt (Beschreibung)	Bewohner		Personal		Besucher/Kunden		Total	
	SN	WZH	SN	WZH	SN	WZH	SN	WZH
SN = VSS-Norm SN 640 281 (einfaches Verfahren) WZH= Wegleitung Kanton Zürich	SN	WZH	SN	WZH	SN	WZH	SN	WZH
Grenzbedarf (theoretisch)	4'600	5'800	21'600	11'300	9'500	7'200	35'700	24'300
Abgemindert 1 (öV-Qualität)	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>
	4'600	2'800 4'100	10'800 17'300	2'700 4'000	4'800 7'600	2'400 3'600	20'200 29'500	7'900 11'700
Abgemindert 2 (Mehrfachnutzungen).	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>
	4'600	2'800 4'100	10'400 16'600	2'500 3'700	4'100 6'600	2'100 3'100	19'100 27'800	7'400 10'900
Abgemindert 3 (spez. örtliche Verhältnisse)	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>
	3'800 4'000	2'800 4'100	8'100 12'800	2'500 3'700	3'500 5'500	2'100 3'100	15'400 22'300	7'400 10'900
Heutiger Bestand	3'900		5'100		2'800		11'800	
Differenz (Bedarf - Heute)	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>	<i>min.</i> <i>max.</i>
	-100 +100	-1'100 200	3'000 7'700	2'600 1'400	700 2'700	-700 300	3'600 10'500	-4'400 -1'100
Richtgrösse	4'100		5'100		3'100		12'300	
noch realisierbar	200 *		-		300		500	

* bei den Bewohnerparkplätzen soll auch in Zukunft das Prinzip "ein Parkplatz pro Wohnung" gewahrt werden -> Flexibilität beibehalten, daher nur Richtwert

A5 Umfrage Parkhaus Wachterareal

Departement Bau

Walter Bossert, Stadtrat

Neumarkt 4
Postfach
8402 Winterthur

Paketadresse:
Neumarkt 4
8400 Winterthur

Telefon 052 267 54 12
Telefax 052 267 62 73
walter.bossert@win.ch
www.bau.winterthur.ch

- Bewohnerinnen und Bewohner / Geschäftsinhaberinnen und Geschäftsinhaber Bereich Altstadt und Umgebung
- Inhaber von P-Bewilligungen Wachterareal

(Gemäss Strassenverzeichnis)

20. November 2006

Umfrage Parkhaus Wachterareal

Sehr geehrte Damen und Herren

Wie Sie vielleicht erfahren haben, soll auf dem Wachterareal anstelle der heute oberirdischen Parkierung ein Parkhaus für 660, allenfalls 480 Parkplätze erstellt werden. Für die Realisierung sucht die Stadt einen privaten Investor. Ein unterirdisches, bewirtschaftetes Parkhaus auf dem Wachterareal hat zur Folge, dass die oberirdischen Parkplätze auf dem Wachterareal aufgehoben werden, ebenso grundsätzlich die Parkplätze auf dem Reitweg-Areal und auf dem Viehmarkt (diese können allenfalls bei der Variante Parkhaus mit 480 Parkplätzen als "Überlauf"-Möglichkeit vorläufig bestehen bleiben). Nach dem Abbruch des Parkhauses Arch muss zudem davon ausgegangen werden, dass insgesamt nicht mehr disponible Parkplätze zur Verfügung stehen werden als heute. Ein Ausweichen in benachbarte Wohnquartiere wird durch polizeiliche Massnahmen (blaue Zonen usw.) verhindert.

Das Baugesuch für das Parkhaus Wachterareal soll im Verlaufe des Dezembers 2006 zur Bewilligung eingereicht werden. Während des Baubewilligungsverfahrens werden die Erstellung und der Betrieb des Parkhauses öffentlich ausgeschrieben. Als Grundlage für die Ausschreibung soll eine Umfrage unter den potenziellen Interessenten für die Miete von Parkplätzen im neuen Parkhaus Wachterareal durchgeführt werden. Im Rahmen der Erarbeitung des Parkierungskonzeptes hat die Stadt den voraussichtlichen Bedarf abgeschätzt; diese Abschätzung bedarf aber noch einer Bestätigung durch eine Umfrage unter den möglichen Interessenten.

Die Beantwortung dieser Umfrage hat keine Verpflichtung zur Miete eines Parkplatzes zur Folge; andererseits kann den Teilnehmenden an der Umfrage auch kein Parkplatz fest zugesichert werden. Wenn Sie Geschäftsinhaberin oder Geschäftsinhaber sind, bitten wir Sie, den Fragebogen auch ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weiterzugeben.

Für die Teilnahme an der Umfrage danken wir Ihnen. Bitte füllen Sie den Fragebogen so rasch als möglich aus und senden Sie ihn bis zum 5. Dezember 2006 an das Baupolizeiamt, Postfach, 8402 Winterthur, zurück. Sie können diese Umfrage auch online ausfüllen. Bitte wählen Sie dazu <http://www.baupolizei.winterthur.ch/parkhaus>

Freundliche Grüsse

Walter Bossert, Stadtrat

Beilagen: Fragebogen
Plan mit Parkhäusern

Verteiler:

Stadthausstrasse	Untere Kirchgasse	Mühlestrasse
Untertor	Kirchplatz	Corrodistrasse
Marktgasse	Obere Kirchgasse	Zeughausstrasse 58 - 77
Obertor	Schulgasse	Wildbachstrasse
General-Guisan-Strasse	Obergasse	Reitweg
Bosshardengässchen	Graben	Friedrichstrasse
Strehlgasse	Innerer Rettenbachweg	Langgasse 53 - 120
Neumarkt	Badgasse	Turmhaldenstrasse 1 - 14
Spitalgasse	Neustadtgasse	Büelrainstrasse 1 - 15
Garnmarkt	Tösstalstrasse 19 - 26	Rosenstrasse
Metzgasse	Obermühlestrasse	

Kopie an:

- Junge Altstadt
- Bewohnerinnen- und Bewohnerverein Altstadt
- Liegenschaftenverwaltung
- Departement Sicherheit und Umwelt
- Departement Kulturelles und Dienste
- Departement Finanzen

Fragebogen: ¹

Ich bin: Bewohner
 Arbeitnehmer
 selbständig Erwerbender

Ich bin interessiert an: 1 Bewohnerparkplatz
 __ Bewohnerparkplätzen
 1 Pendlerparkplatz
 __ Pendlerparkplätzen
 __ Parkplätzen für Geschäfts-
/Betriebsfahrzeuge
 __ Abstellraum

Mietpreis, den ich bezahlen würde: weniger als Fr. 150.--/Monat: wie viel _____ Fr.
 Fr. 150.-- bis 180.--/Monat
 mehr als Fr. 180.--/Monat

Besondere Bemerkungen

Heute bin ich:

Mieter von __ Bewohner-
__ Pendler-
__ Betriebsfahrzeug- } Parkplätzen im Parkhaus Arch
 Parkhaus Technikum Nord
 Wachterareal
 Reitweg/Viehmarkt

Inhaber einer Parkierungsbewilligung für __ Fahrzeug(e) auf dem: Wachterareal
 Reitweg
 Viehmarkt

Name: _____ Vorname: _____

Wohnadresse: _____

Geschäftsadresse ²: _____

Telefonnummer: _____

E-Mail Adresse: _____

¹ Wegen des begrenzten Platzes haben wir uns im Formular auf die männlichen Bezeichnungen beschränken müssen.
Wir bitten Sie, dies zu entschuldigen.

² nur bei Pendlerparkplätzen/Betriebsfahrzeugparkplätzen.

Bitte bis am 5. Dezember 2006 zurücksenden an: Baupolizeiamt, Postfach, 8402 Winterthur

Kartenbeilage zur Umfrage Parkhaus Wachterareal:



Parkhaus Wachterareal:
440 oder 660 Parkplätze, zu einem erheblichen Teil für Dauermieter

Parkhaus Winterthur-Versicherungen:
zur Zeit keine verfügbaren Parkplätze für Dauermieter

Parkhaus Technikum Nord:
beschränkte Auslagerung von Dauermietern ins Wachterareal

Parkhaus Technikum Süd:
zur Zeit keine verfügbaren Parkplätze für Dauermieter

Parkhaus Theater (nur Tagesmieter):
zur Zeit keine verfügbaren Parkplätze für Dauermieter

Eulachparking (im Bau):
keine verfügbaren Parkplätze für Dauermieter

Parkhaus Coop/Manor:
zur Zeit keine verfügbaren Parkplätze für Dauermieter

Parkhaus Arch:
Abbruch, danach voraussichtlich keine Parkplätze für Dauermieter mehr

Parkhaus P+R SBB/Bahnhof:
zur Zeit keine verfügbaren Parkplätze für Dauermieter

Parkhaus Neuwiesen:
nur beschränkt verfügbare Parkplätze für Dauermieter

