

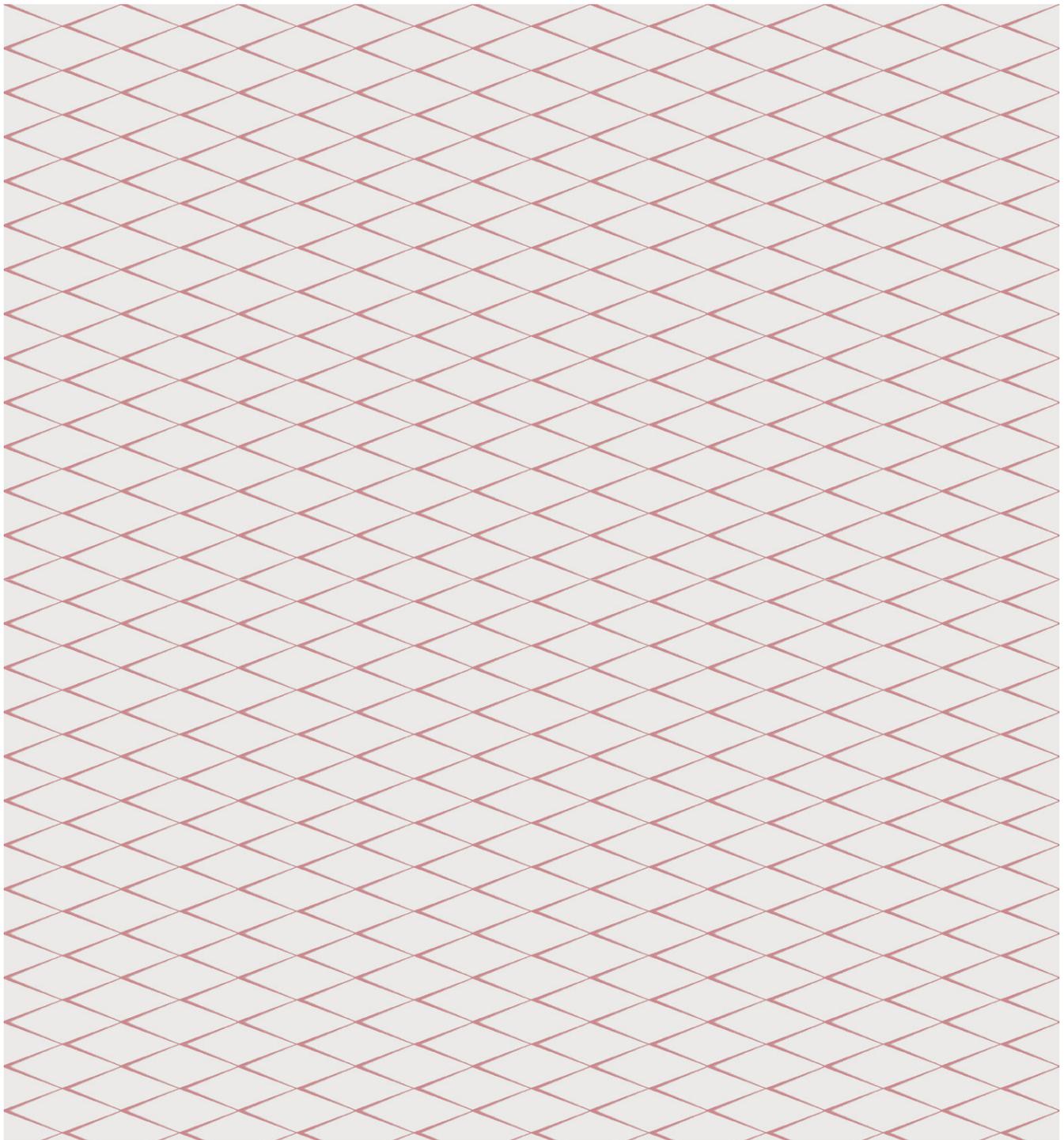


# Revision Parkplatzverordnung (PPV)

## Neu: Abstellplatzverordnung (APV)

Erläuternder Bericht gemäss Art. 47 RPV

Entwurf vom 11.07.2017 für die öffentliche Auflage



# Inhaltsverzeichnis

---

1.	Einleitung	3
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Umfang Revision Parkplatzverordnung	3
1.3	Übergeordnete Rahmenbedingungen	4
1.4	Zielsetzungen Totalrevision	5
1.5	Projektorganisation	6
1.6	Stellenwert Erläuternder Bericht	6
2.	Totalrevision Parkplatzverordnung	6
2.1	Allgemeines	6
2.2	Aufbau der Abstellplatzverordnung	6
2.3	Erläuterungen zur Abstellplatzverordnung	7
2.4	Wegfallende Artikel	15
3.	Vorgesehenes Verfahren	15

# 1. Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Die heute rechtsgültige Parkplatzverordnung der Stadt Uster (PPV) stammt aus dem Jahr 1992. Seit 1992 hat sich nicht nur im Verkehrsverhalten und -angebot, sondern auch an den politischen und planerischen Zielsetzungen auf kantonaler und kommunaler Stufe einiges geändert. Der Stadtrat von Uster plante deshalb die Anpassung der PPV im Rahmen der anstehenden Ortsplanungsrevision durchzuführen.

Rechtsgültige  
Parkplatzverordnung

Am 7. Juli 2015 wurde im Gemeinderat Uster die Motion betreffend «Nachhaltige Wohn- und Mobilitätsformen – Anpassung der Parkplatzverordnung» eingereicht. Die Motion fordert den Stadtrat auf, die PPV noch vor der geplanten Ortsplanungsrevision in folgendem Sinne anzupassen:

Motion Anpassung  
Parkplatzverordnung

- Förderung von autofreien oder autoarmen Siedlungen
- Verringerung des Kostenanteils für die Erstellung von Parkplätzen bei Neubausiedlungen
- Festlegung der maximal zulässigen Parkplatzzahl für Motorfahrzeuge
- Erhöhung der Zahl der erforderlichen Abstellplätze für Velos
- Festlegung der Zahl von erforderlichen Abstellplätzen für Motorräder sowie für Spezialfahräder

Am 21. September 2015 hat der Gemeinderat dem Stadtrat die Motion überwiesen. Mit Bericht und Antrag vom 8. März 2016 empfahl der Stadtrat dem Gemeinderat, die Motion abzulehnen. Der Stadtrat stellte sich auf den Standpunkt, dass er den Revisionsbedarf der PPV anerkennt, es aber als zielführender erachtet, diese Revision zusammen mit der geplanten Revision der Ortsplanung anzugehen. An der Sitzung von 30. Mai 2016 erklärte der Gemeinderat die Motion mit 20 zu 15 Stimmen als erheblich. Es gilt nun, dem Gemeinderat einen entsprechenden Beschlussentwurf vorzulegen. Die Stossrichtung der Revision ist im entsprechenden Bericht des Stadtrates bereits aufgezeigt.

Erheblicherklärung der  
Motion durch  
Gemeinderat am  
30.05.2016

## 1.2 Umfang Revision Parkplatzverordnung

Die Integration der in der Motion geforderten Themen sowie der im Bericht des Stadtrates formulierten Stossrichtungen der Revision erfordert eine grundsätzliche Revision der PPV. Es wird somit eine Totalrevision der PPV durchgeführt. Dies bietet einerseits die Chance, seit längerem bestehende Defizite in der täglichen Anwendung zu korrigieren. Andererseits kann die Verordnung so in ihrem Aufbau umfassend angepasst werden, was ermöglicht, die Bedürfnisse der Anwenderinnen und Anwender stärker zu berücksichtigen (siehe dazu Kapitel 2.2). Zudem wurde entschieden, die PPV in «Abstellplatzverordnung» (APV) umbenennen, da in der Verordnung nicht nur Parkplätze, sondern auch Abstellplätze für Velos, Motorräder, Spezialfahrzeuge und Kinderwagen behandelt werden.

Totalrevision PPV und  
Umbenennung in APV

## 1.3 Übergeordnete Rahmenbedingungen

Die APV ist formal ein Bestandteil der Bau- und Zonenordnung. Sie regelt die minimal erforderliche und maximal zulässige Anzahl an Parkplätzen und Abstellplätzen für Bewohner, Beschäftigte, Besuchende und Kundschaft für die einzelnen Grundstücke auf dem Gemeindegebiet der Stadt Uster. Dabei werden die örtlichen Verhältnisse, das Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie die Ausnutzung und die Nutzweise des Grundstücks berücksichtigt. Damit regelt die APV den ruhenden motorisierten Individualverkehr und kann je nach Ausgestaltung auch den rollenden motorisierten Individualverkehr beeinflussen.

Bestandteil der Bau- und Zonenordnung

Die gesetzliche Grundlage für die Erstellung einer APV ist im Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich verankert. In den § 242 bis 247 werden die grundlegenden Anforderungen und Inhalte vorgegeben. In § 242 hält das PBG die Grundsätze zur Anzahl erforderlicher Abstellplätze fest:

Das PBG als Vorgabe

*<sup>1</sup> Die Bau- und Zonenordnung legt die Zahl der Abstellplätze für Verkehrsmittel, insbesondere für Motorfahrzeuge, fest, die nach den örtlichen Verhältnissen, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach Ausnutzung und Nutzweise des Grundstücks für Bewohner, Beschäftigte und Besucher erforderlich sind.*

*<sup>2</sup> Im Normalfall soll die Zahl der Abstellplätze so festgelegt werden, dass die Fahrzeuge der Benutzer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes aufgestellt werden können. Besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse, insbesondere des Verkehrs oder des Schutzes von Wohngebieten, Natur- und Heimatschutzobjekten, Luft und Gewässern, kann die Zahl der erforderlichen Plätze tiefer angesetzt und die Gesamtzahl begrenzt werden.*

In den weiteren Artikeln im PBG werden unter anderem die Erstellungspflicht (§ 243), die Lage und Gestaltung (§ 244), die Schaffung von Gemeinschaftsanlagen (§ 245), die Ersatzabgabe (§ 246) sowie die Verwendung des Fonds aus der Ersatzabgabe (§ 247) geregelt.

Neben dem PBG orientiert sich die vorliegende Totalrevision der PPV Uster an der kantonalen «Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen», die von der Baudirektion des Kantons Zürich publiziert wird. Mit der Wegleitung wird aufgezeigt, wie die gesetzlichen Anforderungen bei der Ausarbeitung kommunaler Parkplatzreglemente erfüllt werden können. Insbesondere sind die Anforderungen bezüglich der Anzahl Parkplätze in Abhängigkeit der Nutzungsart und der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie der Anzahl Veloabstellplätze präzisiert. Die Wegleitung von 1997 befindet sich zurzeit in Revision und soll demnächst in aktualisierter Form publiziert werden. Im Rahmen des Gesprächs mit dem Kanton konnte jedoch die grundlegende Stossrichtung in Erfahrung gebracht werden, welche entsprechend in die APV eingeflossen ist. Damit ist gewährt, dass die vorliegende Revision den kantonalen Vorgaben nicht in wesentlichen Punkten widerspricht, was die Chance für eine Genehmigung der neuen Verordnung durch den Kanton wesentlich erhöht.

Kantonale Wegleitung  
– zurzeit in Revision

Im kantonalen Richtplan werden behördenverbindliche Ziele und Massnahmen festgelegt. Übergeordnet legt der kantonale Richtplan das Ziel fest, 2,2 Tonnen CO<sub>2</sub>-Verbrauch pro Person und Jahr bis 2050 anzustreben. Ebenso soll mindes-

Kantonaler Richtplan

tens die Hälfte des Verkehrszuwachses, welcher nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt, durch den öffentlichen Verkehr getragen werden. Weiter sollen in den Siedlungen die Trennwirkungen des Strassenverkehrs vermindert und die Aufenthaltsqualität für Anwohnerinnen und Anwohner sowie für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden.

Ausserdem soll gemäss kantonalem Richtplan das ÖV-Angebot spezifisch in den Zentren verdichtet und unerwünschte Einwirkungen durch Verkehrsinfrastrukturen auf Wohngebiete vermieden werden. Das Zentrum von Uster ist im kantonalen Richtplan als Zentrumsgebiet von kantonalen Bedeutung bezeichnet. Der Richtplan enthält dazu unter anderem folgende Zielformulierungen:

- Die Zentrumsgebiete sollen einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des kantonalen Modalsplit-Ziels leisten. Die Erschliessung der Zentrumsgebiete ist daher auf einen überdurchschnittlich hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs auszurichten.
- Für bestehende Fachmarkt- und Einkaufszentren sowie für das publikumsorientierte Gewerbe ist die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr sicherzustellen.

All diese im kantonalen Richtplan genannten Ziele lassen sich nicht direkt mit der Abstellplatzverordnung steuern. Die darin enthaltenen Bestimmungen sind aber ein wichtiger Mosaikstein in der Erreichung der genannten Ziele. Die Verfügbarkeit und Bereitstellung von Parkplätzen für Personenwagen und Abstellplätze für Velos können die Wahl und Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel beeinflussen.

APV mit Einfluss auf Verkehrsmittelwahl und -nutzung

## 1.4 Zielsetzungen Totalrevision

Die Zielsetzungen der Totalrevision ergeben sich aus den Forderungen der Motion, den im Bericht des Stadtrates definierten Stossrichtungen, den Vorgaben im Planungs- und Baugesetz und den Zielsetzungen gemäss kantonaler und regionaler Richtplanung. Zudem hat die Stadt Uster zusammen mit dem Amt für Verkehr und dem Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich im Dezember 2016 eine Absichtserklärung zur Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung verfasst. Die darin festgehaltenen Ziele sind ebenfalls in die Zielsetzung der Totalrevision eingeflossen.

Die Totalrevision der PPV orientiert sich an folgenden Leitgedanken:

- Seit Inkrafttreten der PPV im Jahr 1992 hat sich die ÖV-Erschliessung der Stadt Uster stark verbessert. Dieser Entwicklung ist in der neuen APV Rechnung zu tragen.
- Die Totalrevision soll einen Beitrag an die Erhöhung des ÖV-, Fuss- und Velo-Anteils am Modalsplit leisten.
- Mit der Totalrevision sollen autoarme oder autofreie Wohnnutzungen ermöglicht werden.
- Der Binnenverkehr innerhalb der Stadt Uster soll künftig zu einem grossen Teil über den Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden.
- Der Ziel-/Quellverkehr soll zu einem grossen Teil über den öffentlichen Verkehr abgewickelt werden. Auf kurzen und mittleren Distanzen soll das Velo eine attraktive Alternative darstellen.

- Der Neuverkehr aus der Siedlungsentwicklung soll (gemäss kantonalem Richtplan vom 18.09.2015 und Gesamtverkehrskonzept 2006) zu einem überwiegenden Teil über den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden.
- Mit der Totalrevision sollen an weniger gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen auf privatem Grund eine ausreichende Anzahl Abstellplätze erstellt werden.

## 1.5 Projektorganisation

Die inhaltliche Erarbeitung der Totalrevision der PPV wird vom Stadtrat der Abteilung Bau, Geschäftsfeld Stadtraum und Natur, übertragen. Die Erarbeitung erfolgte unter Einbezug des für die Umsetzung verantwortlichen Geschäftsfeldes Hochbau und Vermessung. Weitere kommunale Stellen werden im Rahmen der Vorprüfung beigezogen.

Projektgruppe

Am 1. September 2016 fand eine Besprechung mit dem kantonalen Amt für Raumentwicklung statt. Bei dieser Besprechung wurden die kantonalen Rahmenbedingungen für die Überarbeitung der PPV abgeholt und die wesentlichen Änderungen im Rahmen der Revision der kantonalen Wegleitung in Erfahrung gebracht.

Besprechung ARE

Am 30. September 2016 fand eine Sitzung mit den Motionären und dem zuständigen Stadtrat statt. Dabei hatten die Motionäre die Möglichkeit, ihre Anliegen an die PPV-Revision zu erläutern und zu präzisieren.

Sitzung mit den Motionären

## 1.6 Stellenwert Erläuternder Bericht

Die verschiedenen Änderungen und Neuerungen der APV werden im vorliegenden erläuternden Bericht gemäss Art. 47 RPV kommentiert. Dieser Bericht ist nicht Bestandteil der Festsetzung, sondern dient einzig dem besseren Verständnis und der Nachvollziehbarkeit.

Nachvollziehbarkeit  
Totalrevision PPV

# 2. Totalrevision Parkplatzverordnung

## 2.1 Allgemeines

Im Rahmen der Totalrevision wird die Bezeichnung «Parkplatzverordnung» aufgrund der erweiterten Bestimmungen zu Velo-, Motorrad- und Kinderwagenabstellplätzen «Abstellplatzverordnung» (APV) genannt.

PPV wird APV

## 2.2 Aufbau der Abstellplatzverordnung

Der Aufbau der revidierten Abstellplatzverordnung wurde gegenüber der Version von 1992 komplett revidiert und richtet sich verstärkt auf die Bedürfnisse der Anwenderinnen und Anwender aus. Nach den allgemeinen Bestimmungen im Abschnitt A, werden in Abschnitt B die Festlegungen für Personenwagen aufgeführt. Darin enthalten sind die Bestimmungen zum Bedarf, möglichen Abweichungen, Ersatzabgaben sowie Festlegungen zur Bewirtschaftung von Parkplätzen. In Abschnitt C finden sich die Festlegungen bezüglich des Bedarfs an Abstellplätzen für Velos, Kinderwagen, Motorräder und Spezialfahrzeuge. In Abschnitt D werden die Anforderungen an Lage und Gestaltung aller Abstellplätze bestimmt. Abschliessend wird in Abschnitt E das Inkrafttreten der APV geregelt. Der Plan mit den Reduktionsgebieten ist als Beilage verfasst.

Anwendungsorientierter Aufbau der Verordnung

## 2.3 Erläuterungen zur Abstellplatzverordnung

Im Folgenden werden die wichtigsten Änderungen gegenüber der rechtsgültigen PPV erläutert:

In der PPV werden für die Berechnung der Parkplätze und Abstellplätze für Spezialnutzungen auf die gängigen Normen verwiesen. Im Folgenden werden die gängigen VSS-Normen sowie Wegleitungen und Handbücher zu Parkplätzen und Veloabstellplätzen aufgeführt:

Normen

### Personenwagen

- VSS SN 640 281 Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen (gültig seit 1. Dezember 2013)
- VSS SN 640 291A Parkieren; Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen (gültig seit 1. Februar 2006)

### Velos

- Merkblatt Veloparkierung für Wohnbauten Kanton Zürich, Version 1.0 (Oktober 2012)
- Handbuch Veloparkierung ASTRA, 2008
- VSS SN 640 065 Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen (gültig seit 1. August 2011)
- VSS SN 640 066 Parkieren – Projektierung von Veloparkierungsanlagen (gültig seit 1. August 2011)

## B. Personenwagen

In der APV befindet sich neu ein Artikel mit den grundlegenden Bestimmungen zu den Abstellplätzen für Personenwagen. Die Absätze 2, 3, 5, 6 und 7 waren schon in einer ähnlichen Form in der PPV an verschiedenen Stellen vorzufinden. Sie sind nun aus Gründen der Übersichtlichkeit in diesem neuen Artikel vereint. Neu sind Absatz 1, welcher dem Lesenden einen Überblick über die Berechnung des massgeblichen Bedarfs aufzeigt, und Absatz 4, welcher die Kennzeichnung der Besucherparkplätze sichert. Absatz 5, welcher schon in der rechtsgültigen PPV vorzufinden ist, beschreibt die Möglichkeit, Parkplätze doppelt zu nutzen, falls dies aus besonderen Umständen begründet ist. Zu diesen Umständen zählen beispielsweise zeitlich versetzte Betriebszeiten von verschiedenen Nutzungskategorien, die eine Doppelnutzung möglich machen. Dies könnte beispielsweise die Kombination von Verkaufsgeschäften mit einem Kino sein. Während die Verkaufsgeschäfte um 18:30 Uhr schliessen, öffnet das Kino erst um 19:00 Uhr. Diese und weitere Umstände, welche eine zeitlich versetzte Nutzung zur Folge haben, sind im Baubewilligungsverfahren nachzuweisen.

Art. 3 Grundlagen

Absatz 8 regelt die Abstellplätze für Betriebsfahrzeuge. Der Bedarf für betriebsnotwendige Nutzfahrzeuge variiert je nach Nutzung stark. Ein Normbedarf kann deshalb nicht festgelegt werden. Es ist Sache des Gesuchstellers, der Baubewilligungsbehörde nachvollziehbar den Bedarf an betriebsnotwendigen Abstellplätzen darzulegen. Abstellplätze für betriebsnotwendige Nutzfahrzeuge werden restriktiv bewilligt, die Umnutzung von Abstellplätzen für Betriebsfahrzeuge in Parkplätzen für Beschäftigte sowie Kunden ist nicht gestattet.

Der Normbedarf in der APV orientiert sich mehrheitlich an den im Gespräch mit dem Kanton erläuterten Werten der noch nicht fertiggestellten revidierten kantonalen Wegleitung. Der Normbedarf an Parkplätzen für Bewohnende/Beschäftigte und derjenige für Besuchende/Kundschaft wird jeweils separat ausgewiesen. Für die Nutzungsart Wohnen wird bei den Parkplätzen für Bewohnende neu eine Flächenangabe von einem Parkplatz pro 80 m<sup>2</sup> massgebliche Bruttogeschossfläche verwendet. Bislang bezog sich die PPV auf die Anzahl von Wohnungen. Mit dem Bezug auf die Geschossfläche wird die Berechnung für alle Nutzungen vereinheitlicht. Zusätzlich werden mindestens zwei Parkplätze pro Bauvorhaben als Normwert definiert, sodass bei Einfamilienhäuser der Normbedarf für Bewohnende bei mindestens zwei Parkplätzen sowie einem Besucherparkplatz zu liegen kommt. Ziel ist, die Parkierung auf dem Privatgrund sicher zu stellen, weshalb die APV den bei Einfamilienhäusern oft höheren Bedarf an Abstellflächen ermöglichen soll. Missstände im öffentlichen Strassenraum können damit vorgegriffen werden. Da ein wesentlicher Teil der Einfamilienhausgebiete im Reduktionsgebiet C liegen, kann dieser minimale Normwert bei Bedarf auch reduziert werden.

Art. 4 Normbedarf

Der massgebliche Bedarf wird in Abhängigkeit von der Lage des Grundstücks in Prozenten des Normbedarfs gemäss Art. 4 festgelegt. Die gesetzliche Grundlage dazu liefert § 242 PBG. Die Anzahl Parkplätze soll entsprechend den örtlichen Verhältnissen und der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr angepasst werden. Die kantonale Wegleitung empfiehlt als Grundlage für die Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr die ÖV-Güteklasseneinteilung des Kantons (Abbildung 1), welche in Abhängigkeit von der Haltestellenkategorie (Art des Verkehrsmittels und Kursintervall) und der Distanz zur Haltestelle berechnet wird, zu verwenden.

Art. 5 Massgeblicher Bedarf

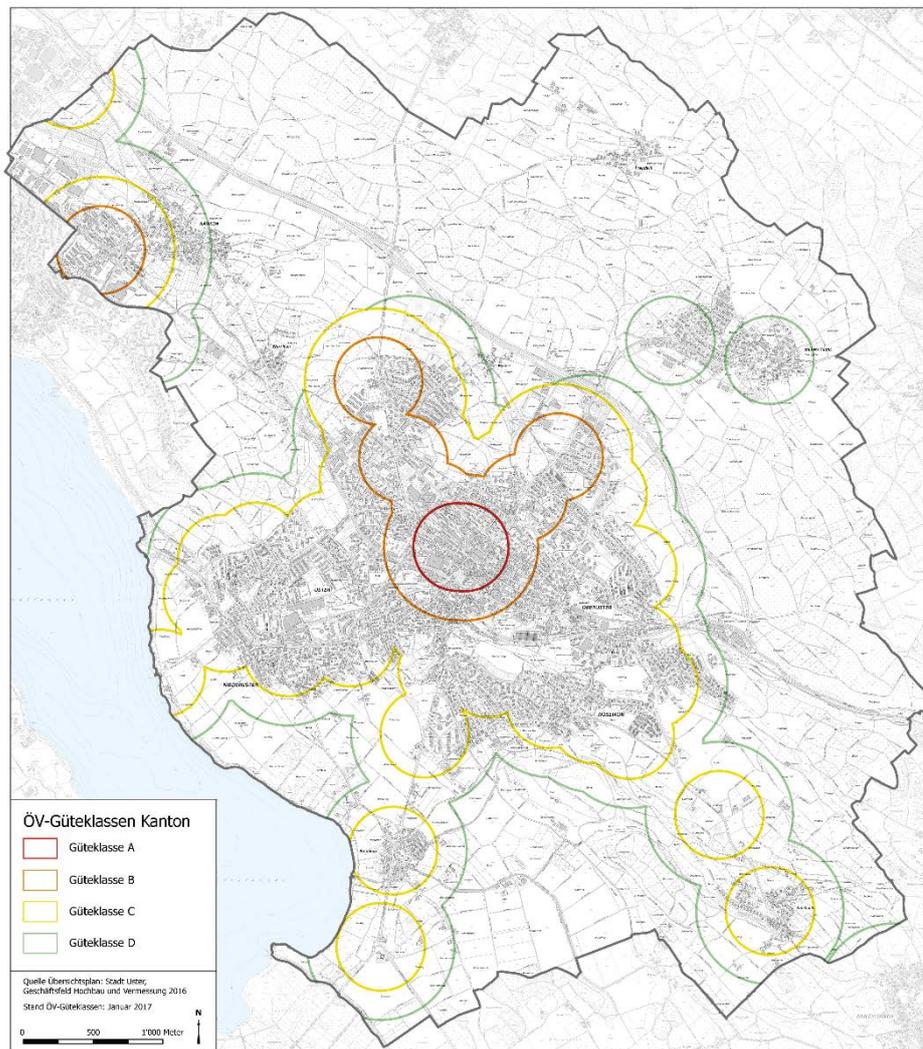


Abbildung 1: ÖV-Güteklassen des Kantons (Stand Januar 2017)

Wie im § 242 des PBG festgehalten wird, sollen jedoch nicht nur die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, sondern auch die örtlichen Verhältnisse einbezogen werden. Dass dies zwingend nötig ist, zeigen die nachfolgend formulierten Defizite der ÖV-Güteklassen des Kantons auf:

Eignung der ÖV-Güteklassen

- Die Darstellung der Güteklassen erfolgt in abgestuften Kreisen rund um die Haltepunkte. Bei Bushaltestellen macht diese Darstellung durchaus Sinn, bei den Bahnhöfen ist diese jedoch oft ungenau. Zugs-einheiten und Perronanlagen erstrecken sich auf eine Länge von 300 Metern. Beim Bahnhof Uster sind die Zugänge der drei Unterführungen auf die gesamte Länge verteilt. Für die Bemessung der Erreichbarkeit ist dies ein relevanter Faktor.
- Die ÖV-Güteklassen beziehen sich auf den jeweils nächstgelegenen ÖV-Anschluss. Dabei wird die Erreichbarkeit per Luftlinie gemessen. In der Realität entspricht die Erreichbarkeit in einem städtischen Umfeld aber selten der gemessenen. Dies kann dazu führen, dass ein Haltepunkt von einem vermeintlich weiter weg gelegenen Ort in Wirklichkeit schneller erreichbar ist, als von einem näher gelegenen Ort.

- Die topografischen Verhältnisse werden bei den ÖV-Güteklassen nicht berücksichtigt. Diese stellen aber in der Stadtstruktur und in der stadt-internen Organisation der Mobilität ein zentraler Faktor dar. Die direkte Zugänglichkeit zum Zentrum und zum Bahnhof wird in der Ebene in Richtung Oberuster oder in Richtung Nänikon anders wahrgenommen als in der Steigung in Richtung Rehbüel/Buchholz.
- Weiter kann die Kombination von verschiedenen Buslinien einen Einfluss auf die Güteklasse haben. Beispielsweise ist die ÖV-Güteklasse B im Gebiet Rehbüel auf die Überlagerung von den Buslinien 812, 827 und 830 zurückzuführen. Da die Abfahrtszeiten der drei Linien jeweils zur fast gleichen Zeit sind, unterscheidet sich der Takt und somit die effektive ÖV-Erschliessung kaum von anderen Stadtquartieren wie Oberuster oder Niederuster, welche der ÖV-Güteklasse C angehören.

Aufgrund der oben genannten Gründe orientieren sich die Reduktionsgebiete der APV zwar stark an die ÖV-Güteklassen des Kantons, berücksichtigen aber zusätzlich die topografischen Verhältnisse, die Stadtstrukturen sowie die bestehenden Fuss- und Velowegnetze. Aufgrund dieser Anpassung an die spezifischen Verhältnisse in Uster sind die Reduktionsgebiete A und B in ihrer flächigen Ausdehnung leicht grösser als die korrespondierenden ÖV-Güteklassen des Kantons. Die konkreten Abgrenzungen der Reduktionsgebiete A, B und C berücksichtigen physische Begrenzungen wie Strassen und Bachläufe sowie Zonengrenzen, Grundstücksgrenzen oder einheitliche Siedlungstypologien. Im Vergleich zur rechtsgültigen PPV weist die neue APV zudem zusätzliche Reduktionsgebietsklassen aus.

Uster spezifische  
Verhältnisse

Im Folgenden werden die drei Reduktionsgebiete (vgl. Abbildung 2) näher beschrieben:

Das Reduktionsgebiet A der neuen APV im Zentrum von Uster umfasst weitgehend das aktuelle Reduktionsgebiet A der alten PPV. Aus dem Reduktionsgebiet A ist der Bahnhof Uster in wenigen Minuten zu Fuss erreichbar. Es beinhaltet in erster Linie das Zentrumsgebiet. Wichtige Entwicklungsareale wie das Zeughausareal sowie die Entwicklungsgebiete entlang der Zürichstrasse sind darin enthalten.

Reduktionsgebiet A

Das Reduktionsgebiet B umschliesst das Reduktionsgebiet A in alle Richtungen. Dabei nimmt es Bezug auf die topografischen Verhältnisse und damit die Erreichbarkeit des Zentrums und des Bahnhofes zu Fuss oder mit dem Velo. Das Reduktionsgebiet B dehnt sich in Ostwestrichtung stärker aus als in Richtung Norden. Hier wird das Gebiet Rehbühl trotz der ÖV-Güteklasse B nicht in das Reduktionsgebiet aufgenommen. Aufgrund der Topografie rechtfertigt sich eine Zuteilung dieses Gebietes und des Gebietes an der Winterthurerstrasse zum Reduktionsgebiet B nicht. Trotz der eher peripheren Lage werden die Reservezonen Eschenbüel und Wihalden dem Reduktionsgebiet B zugeteilt. Damit kann dem übergeordneten Ziel, dass der Neuverkehr aus der Siedlungsentwicklung zu einem überwiegenden Teil über den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden soll, Rechnung getragen werden.

Reduktionsgebiet B

Das Reduktionsgebiet C bezieht sich auf die äusseren Siedlungsgebiete von Uster und Nänikon. Hier befinden sich grösstenteils Einfamilienhäuser sowie kleinere Gewerbeunternehmen. Die Erschliessung entspricht der ÖV-Güteklasse C. Die Aussenwachen Riedikon, Sulzbach und Wermatswil werden trotz ihrer ÖV-Er-

Reduktionsgebiet C

schliessung (Güteklasse C) nicht aufgenommen. Damit wird der geringeren Zugänglichkeit des Zentrums und des Bahnhofs zu Fuss oder mit dem Velo (Distanz > 2 km) sowie dem dörflichen Charakter mit einem reduzierten Angebot an Versorgungsinfrastrukturen dieser Aussenwachten Rechnung getragen. Die Aussenwacht Wermatswil ist zudem mit einer noch schlechteren ÖV-Anbindung (Klasse D / E) ausgestattet und ist durch die erhöhte Lage (100 Höhenmeter) und die Entfernung vom Zentrum (3 km) für den Veloverkehr tendenziell noch schlechter erreichbar.

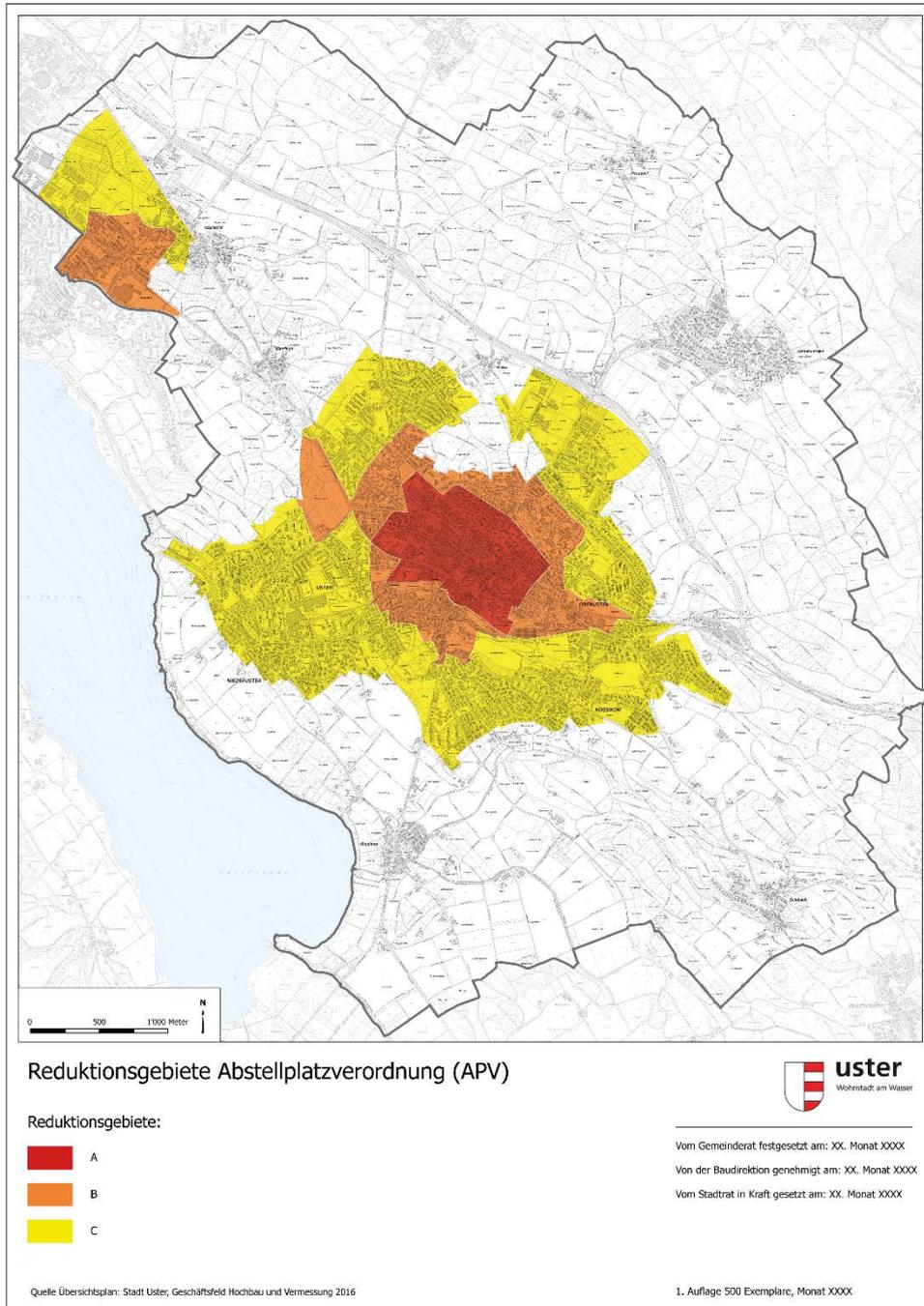


Abbildung 2: Reduktionsgebiete der Abstellplatzverordnung

Die Reduktionswerte in den Gebieten A, B und C orientieren sich – für Bewohnende und Beschäftigte – an der im Gespräch mit dem Kanton geäusserten kantonalen Stossrichtung für Gebiete mit einer entsprechenden ÖV-Erschliessung. Gegenüber der rechtskräftigen PPV legt die APV im Zentrum für Bewohnende neu eine Obergrenze der zu erstellenden Parkplätze fest. Im Reduktionsgebiet A beispielsweise müssen minimal 40% und maximal 60% des Normwerts realisiert werden. Die Reduktionen nehmen in den nachfolgenden Reduktionsgebieten B und C schrittweise ab. Für Beschäftigte legte schon die rechtsgültige PPV eine Obergrenze im Reduktionsgebiet fest. Diese ist nun entsprechend der kantonalen Stossrichtung nach unten korrigiert worden. Damit wird ein entscheidender Beitrag an die Erreichung des formulierten Ziels bezüglich Quell-/Zielverkehr geleistet.

Die Reduktionswerte in den Gebieten A, B und C für Bewohnende und Beschäftigte

Ausserhalb der Reduktionsgebiete müssen für Bewohnende minimal 85% des Normwerts realisiert werden. Dieser Wert entspricht der kantonalen Stossrichtung für Gebiete mit einer ÖV-Güteklasse D, in welches das restliche Gebiet von Uster grösstenteils fällt. Um der erhöhten Nachfrage nach Parkplätzen an peripheren Lagen nachkommen zu können, wird ausserhalb der Reduktionsgebiete kein Maximalwert festgelegt. Damit wird die rechtliche Voraussetzung geschaffen, dass die Parkierung in diesen Gebieten auf privatem Grund gesichert ist. Der Fokus der Reduktionen dieser APV liegt klar auf den zentralen und gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten. Die Reduktionen für Beschäftigte sind mit einem Minimalwert von 60% und einer Deckelung bei 100% des Normbedarfs etwas tiefer als für Bewohnende.

Die Reduktionswerte im übrigen Gebiet für Bewohnende und Beschäftigte

Für Besuchende und Kundschaft wird im Reduktionsgebiet A grundsätzlich keine stärkere Reduktion als im Reduktionsgebiet B festgelegt, obwohl die ÖV-Güteklasse und die Stossrichtung des Kantons dies eigentlich vorschreiben würde. Grund dafür ist, dass Uster im Oberland eine wichtige Zentrumsfunktion einnimmt, wobei viele Besuchende aus dem ländlichen Umfeld mit dem motorisierten Individualverkehr anreisen. Eine stärkere Reduktion der Parkplätze für Besuchende und Kundschaft könnte die Folge haben, dass zukünftig stärker in der Peripherie eingekauft und gearbeitet wird, was das Zentrum von Uster schwächen würde, ohne dass dabei eine Verkehrsabnahme im Grossraum Uster erfolgt. Für kleinere Verkaufsgeschäfte wurde neu der Artikel 5 Absatz 3 eingefügt. Dadurch können kleinere Geschäfte auf die Erstellung oder den Nachweis von Besucherparkplätze verzichten.

Die Reduktionswerte für Besuchende und Kundschaft

Gegenüber der PPV präzisiert die APV (nicht abschliessend) die öffentlichen Interessen, welche zu einer Abweichung vom massgeblichen Bedarf an Parkplätzen führen kann. Grundsätzlich sind mit öffentlichen Interessen in der Regel Abweichungen gemeint, die eine Reduktion der Anzahl Parkplätze zur Folge haben. In Ausnahmefällen kann das öffentliche Interesse aber auch eine Erhöhung der Anzahl zulässiger, respektive erforderlicher Parkplätze zur Folge haben. Diese Abweichungen aufgrund öffentlicher Interessen werden von den Behörden angeordnet und haben keine Ersatzabgaben zur Folge.

Art. 6 Abweichungen

Im neuen Artikel über Car-Sharing ermöglicht die APV eine Reduktion des massgeblichen Bedarfs für Bewohnende und Beschäftigte, wenn Parkplätze für das professionelle Teilen von Personenfahrzeugen vorgesehen sind. Gerade an gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen nutzen die Bewohnenden häufig die öffentlichen Verkehrsmittel, sind aber daran interessiert, in der Freizeit oder für den Grosseinkauf einen Personenwagen benutzen zu können. Car-Sha-

Art. 7 Car-Sharing

ring schafft hierfür die notwendige Voraussetzung. Um einen allfälligen Missbrauch dieses Artikels zu verhindern, muss ein Vertrag mit einer anerkannten Car-Sharing-Organisation bei Einreichen des Baugesuchs nachgewiesen werden. Sollte dieser Vertrag zu einem späteren Zeitpunkt aufgehoben werden, sind die fehlenden Parkplätze nachzuweisen, oder die geforderten Ersatzabgaben zu leisten.

Immer mehr Personen in urbanen Gebieten entscheiden sich, gänzlich auf einen Personenwagen zu verzichten. Dies wirkt sich auf die Nachfrage aus. An einigen zentral gelegenen Orten in der Schweiz haben die Grundeigentümer teilweise Mühe, alle Parkplätze zu vermieten oder zu verkaufen. Seit geraumer Zeit hat sich demnach ein Markt entwickelt, der Immobilien für autoarmes/autofreies Wohnen bereitstellen möchte. Deshalb und im Sinne der übergeordneten Ziele einer nachhaltigen Mobilität, ermöglicht die Abstellplatzverordnung – unter der Voraussetzung, dass in einem Mobilitätskonzept der entfallene oder reduzierte Bedarf nachgewiesen werden kann – die Unterschreitung des massgeblichen Bedarfs, oder den gänzlichen Verzicht auf Parkplätze. Bei der Anzahl Besucherparkplätze kann nicht vom massgeblichen Bedarf abgewichen werden. Artikel 8 Absatz 2 regelt den vereinfachten Mobilitätsnachweis für Wohnnutzungen bis zu zwei Wohneinheiten. Im Unterschied zu einem kompletten Mobilitätskonzept, braucht es hier keine Berechnungen zum Verkehrsaufkommen oder ein Monitoring und Controlling. Die Grundeigentümer müssen im Mobilitätsnachweis glaubhaft aufzeigen können, dass die Nutzerinnen und Nutzer der Wohneinheiten über keinen Personenwagen verfügen. Zusätzlich muss zwingend der Nachweis, dass die Nachrüstung der massgeblichen Anzahl an Parkplätzen jederzeit gewährleistet werden kann, erbracht werden. Sollten sich die Bedürfnisse ändern, oder werden Missstände durch die Behörden festgestellt, sind die massgeblichen Parkplätze nachzurüsten.

Art. 8 Autofreies /  
autoarmes Wohnen

In der APV werden zum Mobilitätskonzept nur minimale Anforderungen formuliert. Eine detailliertere Angabe zu den Inhalten wird als nicht zweckmässig erachtet, sind doch die Anforderungen je nach Kontext sehr unterschiedlich. Die Anforderungen an das Mobilitätskonzept sind deshalb im Rahmen des Baubewilligungsverfahren zusammen mit den zuständigen Behörden abzusprechen. Letztlich liegt es im Interesse des Gesuchstellers, ein möglichst kohärentes und abschliessendes Konzept einzureichen, damit dem Antrag auf eine Reduktion des massgeblichen Bedarfs stattgegeben werden kann.

Art. 9  
Mobilitätskonzept

Gegenüber der PPV werden bezüglich der Ersatzabgabe drei Punkte in der APV präzisiert oder angepasst. Erstens wird neu die Höhe der Ersatzabgabe im Reglement «Parkierung: Bewirtschaftung und Ersatzabgaben» festgelegt. Dieses kann periodisch durch den Stadtrat an die ortsüblichen Erstellungskosten angepasst werden, ohne dabei eine Teilrevision der APV auszulösen. Zweitens wird die Ersatzabgabe bei Baubeginn und nicht erst bei Bezug der Immobilie fällig. Drittens erlischt der Anspruch auf eine Rückforderung bei späterer Realisierung der fehlenden Parkplätze nach 7 Jahren. Unter Berücksichtigung der Bauzeit stehen so rund zwei bis fünf Jahre nach Fertigstellung des Bauvorhabens zur Verfügung, um eine allfällige nachträgliche Realisierung der Parkplätze umzusetzen. Mit der Präzisierung bezüglich Bestimmungen und Terminen wird der Vollzug vereinfacht und Transparenz geschaffen.

Art. 10 Abgabepflicht,  
Höhe und Fälligkeit  
sowie Art. 11  
Rückforderung der  
Ersatzabgabe

Die Bewirtschaftung von Parkplätzen hat eine Lenkungswirkung in Bezug auf das Verkehrsverhalten. Ausserdem reduziert eine einheitliche Bewirtschaftung den Suchverkehr. Die Stadt Uster reglementiert mit Art. 12 die Bewirtschaftungspflicht

Art. 12 Parkplatz-  
bewirtschaftung

bei speziellen Nutzungsformen, die ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in Uster zur Folge haben. Die Bewirtschaftung vermindert zudem die Verwendung von öffentlich zugänglichen Parkplätzen bei Verkaufsgeschäften für anderweitige Parkierungszwecke. Die minimalen Parkplatztarife werden ebenfalls im Reglement «Parkierung: Bewirtschaftung und Ersatzabgaben» festgelegt. Dieses kann periodisch durch den Stadtrat angepasst werden, ohne dabei eine Teilrevision der APV auszulösen.

## C. Velos, Kinderwagen, Motorräder und Spezialfahrzeuge

Analog zum Grundlagenartikel für Personenwagen, werden in diesem Artikel die Richtlinien zur Berechnung der Anzahl Abstellplätze für Velos und Motorräder aufgeführt.

Art. 13 Grundlagen

Im Unterschied zum Normbedarf für Personenwagen, wird für Velos nur die minimal erforderliche Anzahl von Abstellplätzen pro Nutzungskategorie festgelegt. Dabei dürfen diese Werte nach oben überschritten werden. Bei besonderen Verhältnissen (topografische Lage, flächenintensiven Nutzungen, spezielle Nutzungen, usw.) soll jedoch auch eine Reduktion der Abstellplätze auf Gesuch hin bewilligt werden können.

Art. 14 Bedarf an Velo-  
Abstellplätzen

Der Bedarf an Abstellplätzen für Kinderwagen ist stark von der angestrebten Nutzung und dem geplanten Wohnungsspiegel abhängig. Deshalb werden in der APV keine minimalen Werte festgelegt. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahren wird jedoch überprüft, ob eine nachvollziehbare Fläche für Kinderwagen-Abstellplätze ausgewiesen wird.

Art. 15 Bedarf an  
Kinderwagen-  
Abstellplätzen

Neu werden in der APV die Motorrad-Abstellplätze geregelt. Seit 1990 ist der Anteil an Motorräder pro 1000 Einwohnende von 40 auf 64 im Jahr 2015 gestiegen. In Zukunft wird in Uster eine weitere Steigerung dieses Werts erwartet. Heute werden in Uster Motorräder aufgrund fehlender Abstellplätze oft in Velo-Abstellplatzanlagen parkiert. Dies stellt für beide Nutzergruppen keine befriedigende Lösung dar. Mit der neuen Regelung in der APV soll diesem Umstand Rechnung getragen werden. Die Motorradabstellplätze werden in Relation zu der zu erstellenden Parkplatzzahl für Personenwagen berechnet.

Art. 16 Bedarf an  
Motorrad-  
Abstellplätzen

## D. Lage und Gestaltung

Die Lage und Gestaltung der Abstellplätze für Personenwagen, Velos, Kinderwagen und Motorräder wird in einem separaten Abschnitt geregelt.

Grundsätzlich gilt gemäss § 244 PBG, dass Parkplätze für Bewohnende und Beschäftigte unterirdisch erstellt werden sollen, sofern die Verhältnisse es gestatten. Wo dies nicht möglich ist sowie bei Parkplätzen für Besuchende und Kundschaft sollen die Parkplätze so gestaltet werden, dass ihr Einfluss auf die unmittelbare Aufenthaltsqualität und ökologischen Funktionen möglichst gering ausfällt. Dazu gehört eine angemessene Gestaltung mit Bäumen und Büschen sowie eine Reduzierung der versiegelten Fläche (z.B. durch die Verwendung von versickerungsfähigen Belägen). Ausserdem soll ein Parkplatz mit mehr als 5 Kundenparkplätzen entsprechend der Nutzung signalisiert werden. Damit soll eine einfache und direkte Auffindbarkeit der Parkplätze sichergestellt werden.

Art. 17  
Personenwagen

Gegenüber der Verwendung von Personenwagen wird mit dem Gebrauch von Velos auf einen gewissen Komfort verzichtet. Dies ist durch eine vereinfachte Hand-

Art. 18 Velos

habung und direkte Auffindbarkeit der Abstellplätze zu kompensieren. Gut zugängliche und zentral gelegene Veloabstellplätze fördern die Velonutzung. Art. 18 regelt die Zugänglichkeit und die Gestaltung der Abstellplätze. Ebenso wird in diesem Artikel auf die hinreichende Gestaltung der Abstellplätze für Spezialfahrzeuge hingewiesen. Dabei soll es möglich sein, neben den normalen Velos auch Cargo-Bikes, Anhänger, Kindervelos oder weitere Spezialvelos abzustellen, ohne dabei die Zugänglichkeit und Benützung des Abstellplatzes für andere zu beeinträchtigen.

Mit Art. 19 wird sichergestellt, dass Abstellflächen für Kinderwagen in der Nähe des Eingangs und gut zugänglich angeordnet werden.

Art. 19 Kinderwagen

Analog wie für Personenwagen wird auch für Motorräder definiert, wo die Erstellung dieser Parkplätze zulässig ist. In Absatz 3 wird darauf hingewiesen, dass bei Verkaufsgeschäften, Büros, Dienstleistungen, Verwaltungen, Gewerbe und Industrie sowie bei Gastbetrieben eine angemessene Anzahl Motorrad-Abstellplätze direkt beim Eingang erstellt werden sollen. Davon ausgenommen sind Wohnnutzungen, sodass keine Lärmkonflikte entstehen können.

Art. 20 Motorräder

## 2.4 Wegfallende Artikel

Die explizite Benennung der Zuständigkeit, wie sie in der PPV aufgeführt wird, wird nicht mehr als notwendig erachtet. Die Anwendung der Verordnung obliegt im Normalfall weiterhin der Baubehörde.

Ehemals PPV Art. 2  
Zuständigkeit

Die Bestimmungen zur Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage wird hinreichend in § 245 PBG festgelegt. In der APV wird gegenüber dem Wortlaut des PBGs keine Präzisierung vorgenommen. Deshalb wurden die Bestimmungen, welche vormals in der PPV in den Art. 10 bis 12 vermerkt waren, nicht mehr in der APV aufgeführt.

Ehemals PPV Art. 10,  
Art. 11 und Art. 12  
Gemeinschaftsanlagen

Die Verwendung des Parkraumfonds wird in § 247 PBG detailliert beschrieben. Der Wortlaut des Art. 15 der PPV brachte gegenüber den Bestimmungen im PBG keine Differenzierung oder Präzisierung, weswegen das Thema des Parkraumfonds in der APV nicht mehr angesprochen wird.

Ehemals PPV Art. 15  
Parkraumfonds

Die Höhe der Ersatzabgabe wird neu im Reglement «Parkierung: Bewirtschaftung und Ersatzabgaben» durch den Stadtrat geregelt. Richtlinien für Fahrzeugabstellplätze auf Drittgrundstücken sowie zur Parkraumplanung werden weiterhin durch den Stadtrat erlassen. Es wird jedoch nicht mehr als notwendig angesehen, dies in der APV zu vermerken. Die Bestimmungen zum Parkraumfonds sind ausreichend in § 247 PBG geregelt.

Ehemals PPV Art. 18  
Richtlinien

## 3. Vorgesehenes Verfahren

Im März 2017 wurde der Entwurf der APV dem Kanton für eine Vorprüfung eingereicht. Parallel dazu fand die stadtinterne Vernehmlassung statt. Anschliessend wurde die APV überarbeitet. Die überarbeitete Fassung wird für zwei Monate zuhanden der Öffentlichkeit aufgelegt. Im Anschluss an die Auswertung der Mitwirkungseinwendungen und erneute Überarbeitung der APV, wird diese dem Parlament zur Festsetzung übergeben und im Nachgang der Baudirektion zur Genehmigung überreicht. Nach erfolgter Zustimmung publiziert Uster die Genehmigung und nach abgelaufener Rechtsmittelfrist wird die APV rechtsgültig.

Genehmigungsverfahren