



Uster, 6. März 2018
Weisung 125/2018
Registratur: V4.04.70
Zuteilung: KPB

Seite 1/10

WEISUNG 125/2018 DES STADTRATES: BESCHLUSSENTWURF ZUR MOTION 532/2015 VON URSULA RÄUFTLIN (GRÜNLIBERALE), PATRICIO FREI (GRÜNE) UND MARKUS WANNER (SP) BETREFFEND NACHHALTIGE WOHN- UND MOBILITÄTSFORMEN, ANPASSUNG DER PARKPLATZVERORDNUNG

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, gestützt auf Art. 44a Abs. 4 der Geschäftsordnung des Gemeinderates vom 20. März 2017 und Art. 19 lit. c der Gemeindeordnung der Stadt Uster vom 25. November 2007 folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Die «Abstellplatzverordnung (APV) Stadt Uster», bestehend aus
 - Vorschriften mit Art. 1–21 vom Januar 2018
 - Plan Reduktionsgebiete vom Januar 2018 wird festgesetzt.
2. Das Reglement «Parkierung: Bewirtschaftung und Ersatzabgaben» bestehend aus
 - Vorschriften mit Art. 1–4 vom Januar 2018 wird festgesetzt.
3. Der «Bericht zu den Einwendungen» vom Januar 2018 wird genehmigt.
4. Vom «Erläuternden Bericht gemäss Art. 47 (RPV)» vom Januar 2018 wird zustimmend Kenntnis genommen.
5. Der Stadtrat wird ermächtigt, Änderungen an der Abstellplatzverordnung (APV) in eigener Zuständigkeit vorzunehmen, sofern sie sich als Folge von Auflagen aus den Genehmigungsverfahren oder allfälligen Rechtsmittelverfahren als zwingend erweisen. Solche Beschlüsse sind öffentlich bekannt zu machen.
6. Die Motion 532/2015 wird abgeschrieben.
7. Mitteilung an den Stadtrat.

Referent des Stadtrates: Abteilungsvorsteher Bau, Thomas Kübler



**GESCHÄFTSFELD STADTRAUM UND NATUR
LEISTUNGSGRUPPE STADT- UND VERKEHRSPLANUNG**

A Strategie

| | |
|-----------------|---|
| Leitsatz | Uster ist attraktiver Wohnstandort mit hoher Naherholungsqualität. |
| Schwerpunkt Nr. | 5, Uster setzt Akzente in der Stadtentwicklung und Verkehrsplanung. |
| Massnahme | - |

B NPM: Wirkungs- und Leistungsziel, das mit Antrag verfolgt wird

| | |
|-----------|------|
| Bestehend | Z 02 |
|-----------|------|

B1 Leistung, die mit diesem Antrag erbracht werden soll

| | |
|-----------|-----------------------|
| Bestehend | L 04, Nutzungsplanung |
|-----------|-----------------------|

B2 Indikator, der zur Messung der Zielerreichung verwendet werden soll

| | |
|-----------|---|
| Bestehend | - |
|-----------|---|

B3 Kennzahl/en, die aufgrund dieses Antrages aufgenommen werden

| | |
|-----------|---|
| Bestehend | - |
|-----------|---|

B4 Finanzen (inkl. allf. Personalkosten), die aufgrund dieses Antrages benötigt werden

| | |
|-------------------------------|---|
| Einmalig Investitionsrechnung | Fr. 0.00 |
| Einmalig Laufende Rechnung | Fr. 0.00 |
| Folgekosten total | Fr. 0.00 |
| - davon Kapitalfolgekosten | Fr. 0.00 (kein Bestandteil Globalkredite) |
| - davon übrige Mehrkosten | Fr. 0.00 im Globalkredit ab Jahreinzustellen (Mehrkosten = übrige Folgekosten ./ Erträge Globalkredit) |

B5 Personal, welches aufgrund dieses Antrages benötigt wird

| | |
|--|---|
| Veränderung Begründung bei Veränderung: | + 20% Grundlagen, Beurteilungen, Begleitungen und Controlling von Mobilitätskonzepten / Bauherrenberatungen für Veloabstellanlagen |
|--|---|

C Bemerkungen zu Konzepten, anderen bestehenden Dokumenten, Grundlagen etc

| |
|----------------|
| Motion Nr. 532 |
|----------------|



Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 7. Juli 2015 reichten die Ratsmitglieder Ursula Räuftlin, Patricio Frei und Markus Wanner beim Präsidenten des Gemeinderates die Motion Nr. 532 betreffend «Nachhaltige Wohn- und Mobilitätsformen – Anpassung der Parkplatzverordnung» ein.

Die Motion hat folgenden Wortlaut:

«Antrag

Der Stadtrat wird aufgefordert, die Parkplatzverordnung der Stadt Uster so anzupassen, dass der Bau von autofreien oder autoarmen Siedlungen gefördert wird und dadurch in Neubauprojekten der Kostenanteil für die Erstellung der Parkplätze verkleinert werden kann. Entsprechend der Wegleitung des AWEL ist im ganzen Gemeindegebiet eine maximal zulässige Parkplatzzahl für Motorfahrzeuge zu definieren und im Gegenzug die Anzahl der notwendigen Veloabstellplätze – entsprechend der heute geltenden einschlägigen Normen und Richtlinien – zu erhöhen.

Begründung

Im Kanton Zürich regelt das Planungs- und Baugesetz PBG die Erstellung von privaten Parkieranlagen. Demgemäss gehören Parkplätze zur notwendigen Ausstattung und Erschliessung von Bauten und Anlagen. Die detaillierte Ausgestaltung der Vorschriften ist den Gemeinden überlassen. In der Stadt Uster regelt die Parkplatzverordnung vom 1. August 1992 die Erstellung privater Parkplätze für Motorfahrzeuge und Fahrräder. Diese Verordnung entspricht nicht mehr den aktuellen Rahmenbedingungen. Die kantonale Wegleitung, auf der die meisten Parkplatzverordnungen im Kanton Zürich basieren, wurde als Bestandteil des Massnahmenplans Lufthygiene (Luft-Programm 1996) überarbeitet und im Oktober 1997 publiziert. Den Gemeinden wurde empfohlen, ihre kommunalen Parkierungsvorschriften gemäss dieser "Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen" anzupassen. Dies hat die Stadt Uster bisher versäumt.

Im Herbst 2012 war der Stadtrat nicht bereit, eine ähnlich lautende Motion entgegenzunehmen. Verwiesen wurde dabei insbesondere, dass die Rahmenbedingungen auf kantonaler Ebene angepasst würden. Im Juli 2009 wurde nämlich die Anpassung des PBG in die Vernehmlassung geschickt, um eine kantonale Vereinheitlichung herbeizuführen. In der Diskussion im Gemeinderat wurde deshalb auf diese PBG-Revision verwiesen, die eine kantonale Lösung in Aussicht stellte, und daher die Motion knapp abgelehnt. Seit Dezember 2013 ist aber nun bekannt, dass die Regierung in der PBG-Revision das Thema Parkplätzen nicht weiterverfolgt. Die Ausgangslage hat sich also gegenüber Herbst 2012 geändert und für die Stadt Uster besteht nun also doch Handlungsbedarf.

Seit in Kraft treten der städtischen Verordnung im Jahr 1992 hat sich Uster stark verändert. Das S-Bahn-Angebot wurde mehrfach ausgebaut und die Ustermer Quartiere sind mit Ortsbussen erschlossen. Die mittlere Distanz zur nächsten Haltestelle beträgt gerade mal 160 m. Seit der Einführung der S15 ist Uster im 15-Minuten-Takt an Zürich und mit der S9 und der S14 auch im selben Takt ans Glattal angebunden. Auch sämtliche Buslinien fahren werktags im 15-Minuten-Takt, der Bahnhof ist ideal erreichbar. Uster weist zudem von der Topographie her ideale Voraussetzungen für eine Velostadt auf. Viele Strecken können mit dem Velo oder zu Fuss zurückgelegt werden. Somit bietet Uster die optimalen Voraussetzungen, um vielen Leuten ein autofreies Leben zu ermöglichen. So besitzen heute im Glattal 18 % der Haushalte kein eigenes Auto. Mit einem Motorfahrzeugbestand von 596 Fahrzeugen pro 1000 Einwohner liegt Uster innerhalb der tiefsten 10 Gemeinden im Kanton.



Uster will sich als städtisches Zentrum positionieren und insbesondere im Stadtzentrum weiter an Attraktivität gewinnen. Mit dem Anbieten von ausreichend und richtig platzierten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wird ein geordnetes Abstellen der Fahrräder erreicht. Dadurch wird die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum der Stadt Uster gesteigert. Die heutige Situation im Bereich Illuster (Gerichtsstrasse) oder Kern Nord entspricht diesen Anforderungen leider nicht. Vor dem Illuster werden immer wieder Fahrräder direkt vor dem Zugangsbereich, der für Fussgänger frei bleiben sollte, parkiert. Oftmals sogar auf die dort vorhandenen Blindenleitlinien. Und auch der Kern Nord zeigt, dass mit den aktuellen Vorschriften zu wenige Zweiradabstellplätze erstellt werden, denn die vorhandenen Abstellplätze reichen offensichtlich nicht. Es wird in einer zweiten Reihe parkiert und dadurch auch schon die kleinste Möglichkeit, diesen Platz aufzuwerten oder zu beleben, verhindert. Dieses Schicksal soll den weiteren Entwicklungsgebieten der Stadt Uster erspart bleiben. Dazu ist die Anzahl der Veloabstellplätze in der Parkplatzverordnung gemäss der einschlägigen Normen und Richtlinien (VSS) gegenüber heute angemessen zu erhöhen. Diese Verpflichtung zur Erstellung von Zweiradabstellplätzen umfasst auch einen angemessenen Anteil an Abstellplätzen für Motorräder sowie ausreichend lange und speziell gekennzeichnete Abstellplätze für Spezialfahrräder (Velos mit Anhänger, Schattenvelos, Lastenvelos und Tandems).

Die Bevölkerung von Uster hat im November 2011 den Gegenvorschlag zur Initiative «Umweltschutz konkret» angenommen. Damit wird die Stadt zur kontinuierlichen Reduktion des Energieverbrauchs und zur kontinuierlichen Reduktion des CO₂-Ausstosses pro Kopf verpflichtet. Es sind deshalb Voraussetzungen zu schaffen, dass in Uster Velofahren noch attraktiver wird. Zudem strebt die Energiestadt Uster das Label «Energiestadt Gold» an. Im Re-Audit im Jahre 2012 wurde im Bereich «Entwicklungsplanung und Raumordnung» die Revision der kommunalen Parkplatz-Vorschriften als geplante Massnahme bereits aufgeführt.

Eine Anpassung der Parkplatzverordnung an die neuen Rahmenbedingungen ist deshalb angezeigt. Eine Reduktion der Anzahl Pflichtparkplätze für Motorfahrzeuge führt nebenbei und nicht zu vernachlässigen auch zu geringeren Baukosten (beispielsweise Verzicht auf ein zweites teures Untergeschoss im Grundwasser) und somit zu tieferen Kaufpreisen oder Mietzinsen für die Bewohner von Uster.»

Anlässlich der Sitzung vom 21. September 2015 überwies der Gemeinderat die Motion dem Stadtrat. Dieser hat mit Bericht und Antrag vom 8. März 2016 dazu Stellung genommen und Ablehnung der Motion beantragt. An der Sitzung vom 30. Mai 2016 des Gemeinderates hat dieser die Motion mit 20 : 15 Stimmen für erheblich erklärt.

Die Integration der in der Motion geforderten Themen sowie die im Bericht des Stadtrates formulierten Stossrichtungen der Revision erfordern eine Totalrevision der Parkplatzverordnung (Verordnung über Parkplatzabstellplätze), nachfolgend als «PPV» bezeichnet. Dies bietet einerseits die Chance, seit längerem bestehende Defizite in der täglichen Anwendung zu korrigieren und andererseits kann die Verordnung so in ihrem Aufbau umfassend angepasst werden. Die Bedürfnisse der Anwenderinnen und Anwender können gleichzeitig stärker berücksichtigt werden.

Zudem wurde entschieden, die «PPV» in «Abstellplatzverordnung», nachfolgend «APV» bezeichnet, umzubenennen. Dies begründet sich in der Tatsache, dass in der «APV» nicht nur Parkplätze, sondern auch Abstellplätze für Velos, Motorräder, Spezialfahrzeuge und Kinderwagen behandelt werden.



Die Erarbeitung eines Beschlussesentwurfes innert der für Motionen vorgegebenen Frist von neun Monaten war nicht möglich. Inhaltlich war es zweckmässig, die kantonale Vorprüfung und die öffentliche Auflage gestaffelt durchzuführen. Dies hat den Prozess entsprechend verlängert. Ausserdem haben die knappen personellen Ressourcen der Abteilung Bau, Geschäftsfeld Stadtraum und Natur, keine raschere Bearbeitung ermöglicht. Wie bereits im Bericht und Antrag zur vorliegenden Motion aufgezeigt, sind die Ressourcen dieses Geschäftsfeldes stark durch das Grossprojekt «Stadtraum Uster 2035» gebunden.

Der Beschlussesentwurf liegt nun vor.

A. Ausgangslage

Die heute rechtsgültige «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.

Die Motion betreffend «Nachhaltige Wohn- und Mobilitätsformen – Anpassung der Parkplatzverordnung» fordert den Stadtrat auf, die «PPV» noch vor der geplanten Ortsplanungsrevision in folgendem Sinne anzupassen:

- 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 Spezialfahrräder

B. 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 Bewohnende, 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 Verkehr und kann je nach Ausgestaltung auch den rollenden Verkehr beeinflussen.

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:

¹ 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.

² 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 u. a. 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.

Im kantonalen Richtplan werden behördenverbindliche Ziele und Massnahmen festgelegt. Übergeordnet legt der kantonale Richtplan das Ziel fest, 2,2 Tonnen CO₂-Verbrauch pro Person und Jahr bis 2050 anzustreben. Ebenso soll mindestens 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 kantonaalem 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 kantonomer Bedeutung bezeichnet.

Der Richtplan enthält dazu u. a. 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 Personewagen und Abstellplätze für Velos können die Wahl und Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel beeinflussen.

C. Zielsetzungen

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 kantonomer 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. Dies betrifft insbesondere die Arbeitsplätze.
- Auf kurzen und mittleren Distanzen soll das Velo eine attraktive Alternative darstellen.
- Der Neuverkehr aus der Siedlungsentwicklung soll (gemäss kantonalem Richtplan vom 18. September 2015 und Gesamtverkehrskonzept 2006) zu einem überwiegenden Teil über den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden.
- Mit der Totalrevision soll erwirkt werden, dass an weniger gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen auf privatem Grund eine ausreichende Anzahl Abstellplätze erstellt werden.
- Regelungen für Motorräder neu in die «APV» aufnehmen.

D. Verfahren

Die inhaltliche Erarbeitung der Totalrevision der «PPV» wurde 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 wurden im Rahmen der Vorprüfung beigezogen.

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.

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.

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 wurde während 60 Tagen öffentlich aufgelegt. Im Rahmen der Auflage wurden 34 Einwendungen eingereicht, wovon zwei berücksichtigt, fünf teilweise berücksichtigt, eine zur Kenntnis genommen und 26 nicht berücksichtigt wurden. Der Umgang mit den Einwendungen und die Begründungen dafür sind in einem separaten Bericht dokumentiert.

Parallel zur öffentlichen Auflage wurden auch die nebengeordneten Planungsträger angehört. Die Gemeinden Pfäffikon und Volketswil sowie die Planungskommission der Region Zürcher Oberland (RZO) haben die städtische Vorlage zur Kenntnis genommen und mitgeteilt, dass sie keine Einwendungen vorzubringen haben. Die Einwendung der Gemeinde Greifensee ist im Bericht zu den Einwendungen behandelt.

Nach der Festsetzung durch den Gemeinderat wird die «APV» der Baudirektion zur Genehmigung eingereicht. Nach erfolgter Zustimmung publiziert die Stadt Uster die Festsetzung zusammen mit dem Genehmigungsentscheid. Nach Ablauf der Rechtsmittelfrist publiziert die Stadt die Inkraftsetzung.



E. Bestandteile der Abstellplatzverordnung

Die Abstellplatzverordnung setzt sich neu aus den folgenden Elementen zusammen:

Abstellplatzverordnung (APV)

Die «Abstellplatzverordnung (APV) der Stadt Uster» umfasst 21 Artikel und regelt in Ergänzung zum Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich die Anforderungen an die Parkierung im Rahmen von Baubewilligungsverfahren.

Die «Abstellplatzverordnung (APV) der Stadt Uster» ist vom Gemeinderat festzusetzen.

Plan «Reduktionsgebiete»

Der Plan «Reduktionsgebiete» bezeichnet die Reduktionsgebiete A, B und C sowie das übrige Gebiet. Der Plan steht in Ergänzung zu Art. 5 der APV.

Der Plan «Reduktionsgebiete» ist vom Gemeinderat festzusetzen.

Reglement zur Parkierung: Bewirtschaftung und Ersatzabgaben

Das Reglement «Parkierung: Bewirtschaftung und Ersatzabgaben» setzt die Höhe der Parkierungsgebühren für private Parkplätze mit einer Bewirtschaftungspflicht gemäss Art. 12 APV fest. Ausserdem regelt es die Höhe der Ersatzabgabe, welche gemäss Art. 10 APV für jeden nicht nachgewiesenen minimal erforderlichen Parkplatz zu leisten ist.

Die Parkierungsgebühren orientieren sich an den aktuellen Regelungen der Parkierungsverordnung der Stadt Uster. Damit werden private und öffentliche, gebührenpflichtige Parkplätze soweit als möglich gleich bewirtschaftet. Suchverkehr kann damit weitestgehend vermieden werden.

Die Höhe der Ersatzabgabe differenziert neu nach der Lage, so ist diese in den Reduktionsgebieten unterschiedlich geregelt. Damit kann auf die unterschiedlichen Erstellungskosten Bezug genommen werden. So sind die Erstellungskosten von Abstellplätzen im Zentrum nachweislich höher als beispielsweise an Randlagen der Stadt. Ausserdem ist davon auszugehen, dass es künftig wesentlich weniger Bauvorhaben geben wird, die von der Möglichkeit der Ersatzabgabe Gebrauch machen werden. Dies begründet sich in den verschiedenen Möglichkeiten, welche die «APV» (Art. 7 Car-Sharing, Art. 8 autofreie/autoarme Nutzungen, Art. 9 Mobilitätskonzept) beinhaltet, um den massgeblichen Bedarf an Parkplätzen zu mindern und auf die Ersatzabgabe zu verzichten.

Das Reglement «Parkierung: Bewirtschaftung und Ersatzabgaben» ist vom Gemeinderat festzusetzen.

Erläuternder Bericht gemäss Art. 47 RPV

Der «Erläuternde Bericht gemäss Art. 47 RPV» dokumentiert den Erarbeitungsprozess der «APV» und erläutert deren Inhalte. Im Kapitel 2.3 sind die Änderungen gegenüber der «PPV» aufgeführt und erklärt; in Kapitel 2.4 wird auf die weggefallenen Artikel hingewiesen.

Weil die «APV» eine Totalrevision der «PPV» ist, wurde auf eine gegenüberstellende (synoptische) Darstellung von alten zu neuen Regelungen verzichtet. Diese würde aufgrund der zahlreichen Anpassungen nicht zur Verständlichkeit der Anpassungen beitragen.

Der «Erläuternde Bericht gemäss Art. 47 RPV» ist vom Gemeinderat zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.



Bericht zu den Einwendungen

Der «Bericht zu den Einwendungen» zeigt die Begehren, welche im Rahmen der öffentlichen Auflage und der Anhörung der Nachbargemeinden eingegangen sind und wie mit ihnen umgegangen wird. Die Einwendungen sind soweit wie möglich anonymisiert. Die Originale sind für den Gemeinderat in der Aktenauflage einsehbar.

Der «Bericht zu den Einwendungen» ist vom Gemeinderat zur Kenntnis zu nehmen.

F. Ausblick

Wie der Stadtrat bereits in seinem Bericht und Antrag vom 8. März 2016 zur vorliegenden Motion dargelegt hat, ist die Abstellplatzverordnung Bestandteil der Nutzungsplanung. Diese soll im bereits angelaufenen Projekt «Stadtraum Uster 2035» revidiert werden. Es gilt daher die berechnete Annahme, dass es im Verlauf dieses umfassenden Planungsverfahrens, welches auch ein Gesamtverkehrskonzept und die Revision der kommunale Verkehrsrichtplanung beinhaltet, zu neuen Erkenntnissen kommt. Entsprechend dürfte die nun vorliegende «APV» in wenigen Jahren einer Teilrevision unterzogen werden, um die «APV» optimal auf den revidierten Verkehrsrichtplan und die revidierte Bau- und Zonenordnung abzustimmen. Dabei sind auch Justierungen infolge Erkenntnissen aus dem Vollzug der in der «APV» beinhalteten Regelungen möglich.

G. Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Die «Abstellplatzverordnung (APV) Stadt Uster», bestehend aus
 - Vorschriften mit Art. 1–21 vom Januar 2018
 - Plan «Reduktionsgebiete» vom Januar 2018wird festgesetzt.
2. Das Reglement «Parkierung: Bewirtschaftung und Ersatzabgaben» bestehend aus
 - Vorschriften mit Art. 1–4 vom Januar 2018wird festgesetzt.
3. Der «Bericht zu den Einwendungen» vom Januar 2018 wird genehmigt.
4. Vom «Erläuternden Bericht gemäss Art. 47 (RPV)» vom Januar 2018 wird zustimmend Kenntnis genommen.
5. Der Stadtrat wird ermächtigt, Änderungen an der Abstellplatzverordnung (APV) in eigener Zuständigkeit vorzunehmen, sofern sie sich als Folge von Auflagen aus den Genehmigungsverfahren oder allfälligen Rechtsmittelverfahren als zwingend erweisen. Solche Beschlüsse sind öffentlich bekannt zu machen.
6. Die Motion Nr. 532/2015 wird abgeschrieben.



7. Mitteilung an den Stadtrat.

STADTRAT USTER

Werner Egli
Stadtpräsident

Daniel Stein
Stadtschreiber

Beilagen (Die Beilage ist integrierender Bestandteil der Weisung und geht damit auch an die Presse)

- Dossier Abstellplatzverordnung (APV) Stadt Uster vom Januar 2018
 - Abstellplatzverordnung (APV)
 - Plan Reduktionsgebiete
 - Reglement Parkierung: Bewirtschaftung und Ersatzabgaben
 - Bericht zu den Einwendungen
 - Erläuternder Bericht gemäss Art. 47 APV