



Januar 2018 mit Änderungen vom 21. Januar 2019

ABSTELLPLATZVERORDNUNG (APV) STADT USTER BERICHT ZU DEN EINWENDUNGEN

Vom Gemeinderat am 21. Januar 2019 genehmigt, nachgeführt gemäss Beschluss Gemeinderat

Einleitung

Der Bericht zu den Einwendungen gemäss § 7 Abs. 3 PBG befasst sich mit den Einwendungen und Anhörungen der nebengeordneten Planungsträger gegen die vom 28. Juli 2017 während 60 Tagen aufgelegte Abstellplatzverordnung der Stadt Uster.

Während der Auflagezeit konnte sich jedermann zur Abstellplatzverordnung äussern und Einwendungen erheben.

Innert Frist gingen total 34 Einwendungen ein. Drei Begehren werden berücksichtigt, neun Begehren werden teilweise berücksichtigt, ein Begehren wird zur Kenntnis genommen und 21 Begehren werden nicht berücksichtigt.

Bei den aufgeführten Begehren handelt es sich um eine Zusammenfassung. Die Originaleinwendungen standen dem Gemeinderat im Rahmen der Aktenaufgabe zur Verfügung.

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
1.	-	<p>Antrag:</p> <p>Für bestehende Anlagen muss die Bestandesgarantie für die Anzahl der Parkplätze zwingend in die APV aufgenommen werden. Dies hat auch bei wesentlichen baulichen Änderungen zu gelten.</p> <p>Begründung:</p> <p>Im Verordnungsentwurf werden keine Angaben zu bestehenden Anlagen gemacht. Espace.mobilite fordert eine umfassende Bestandesgarantie. Wir fordern, dass die ursprüngliche, rechtmässig bewilligte Anzahl Parkplätze in jedem Fall erhalten und garantiert bleiben muss. Dies gilt auch bei wesentlichen baulichen Veränderungen.</p>	<p>Teilweise berücksichtigt</p> <p>Diese Sachlage wird abschliessend im § 243 PBG geregelt. Es besteht deshalb kein Handlungsspielraum in der APV. In der APV wird generell darauf verzichtet, Regelungen aus übergeordneten Gesetzen inhaltsgetreu zu wiederholen.</p>
2.	-	<p>Antrag:</p> <p>Für bestehende Anlagen muss eine Bestandesgarantie zwingend gewährt werden, u.a. auch bei baulichen Änderungen</p>	<p>Teilweise berücksichtigt</p> <p>Siehe Einwendung Nr. 1</p>
3.	-	<p>Antrag:</p> <p>Es sei eine explizite Regelung aufzunehmen, welche den Bestandeschutz bereits bewilligter Parkplätze bestätigt.</p> <p>Begründung:</p> <p>Gestützt auf das kantonale Recht ist der Bestandesschutz von bewilligten Parkplätzen gewährleistet. Um für Bauherrschaften Klarheit zu schaffen, rechtfertigt es sich, dass in der kommunalen Verordnung dieser Grundsatz bestätigt wird. Dabei ist primär klarzustellen, dass bauliche Erneuerungen und Verbesserungen an bestehender Bausubstanz nicht dazu führen, dass die Anzahl Parkplätze neu geprüft werden und dabei die Aufhebung bereits bewilligter Parkplätze verfügt würde.</p>	<p>Teilweise berücksichtigt</p> <p>Siehe Einwendung Nr. 1</p>

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
		<p>Davon zu unterscheiden sind bewilligungspflichtige Nutzungsänderungen, welche den Rahmen einer Veränderung sprengen, die in den Genuss der Bestandesgarantie kommen. Insoweit können relevante Nutzungsänderungen bewilligungspflichtig sein und dazu führen, dass die zulässige Anzahl Parkplätze neu zu berechnen ist, wenn die neue Nutzung einen geringeren oder höheren Parkplatzbedarf aufweist.</p>	
		<p>Mit der beantragten Klarstellung kann namentlich erreicht werden, dass für die Entwicklung der Stadt vorteilhafte Investitionen in ältere Liegenschaften erfolgen (und nicht aus Angst vor dem Verlust von Parkplätzen aufgeschoben werden), was meist auch dazu führt, dass massive energetische Verbesserungen im Interesse der Umwelt erzielt werden.</p>	
		<p>Aus diesen Gründen ersuche ich um Aufnahme eines zusätzlichen Artikels mit der Marginalie «Bestandesgarantie» (Formulierungsvorschlag im Anschluss) oder eventualiter um Klarstellung im obigen Sinne im Rahmen des erläuternden Berichts resp. im Bericht zu den Einwendungen.</p>	
		<p>Bestandesgarantie</p>	
		<p>«Erneuerungen und Veränderungen an bestehenden Bauten und Anlagen führen nicht dazu, dass die Anzahl zulässiger Parkplätze neu zu berechnen wäre. Vorbehalten bleiben Nutzungsänderungen, welche den Rahmen einer Veränderung sprengen, die in den Genuss der Bestandesgarantie kommen.»</p>	

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
4.	-	<p>Antrag:</p> <p>Aus der neuen Abstellplatzverordnung (APV) kann keine Aussage zu unseren bestehenden P+R-Anlagen abgeleitet werden; daher ist eine Ergänzung nötig</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>P+R-Anlagen sind an die Nutzung des Bahnhofs gebunden. Wie in Art. 4 APV erläutert, wird der Normbedarf für in der Tabelle nicht aufgeführte Nutzungen separat unter Einbezug der einschlägigen Normen und Wegleitungen ermittelt.</p>
5.	4	<p>Antrag:</p> <p>Die Bestimmung des Parkplatzbedarfs in Bezug auf die Art und das Mass der Nutzung ist am tatsächlichen Bedürfnis der Bevölkerung und der Wirtschaft auszurichten. Dieses liegt in Gebieten wie Uster bei rund 4 bis 6 Parkplätzen pro 100 m² mBGF.</p> <p>Art. 4 und Art. 5 APV sind daher zu streichen oder entsprechend zu überarbeiten.</p> <p>Begründung:</p> <p>Die für einen wirtschaftlich nachhaltigen Betrieb unserer Verkaufsstellen erforderliche Anzahl Parkplätze bestimmen wir aufgrund langjähriger Erfahrungswerte. Es gilt der Grundsatz: So wenig wie möglich aber so viel wie nötig. Es werden keine Parkplätze auf Vorrat gebaut. Umgekehrt darf die Parkplatzzahl aus folgenden Gründen auch nicht zu gering sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zu knappe Parkplatzzahlen verursachen Verärgerung bei allen Kunden, die zum Einkaufen auf das Auto als sinnvolles Verkehrsmittel zum Warentransport angewiesen sind • Zu knappe Parkplatzzahlen verursachen Such- und Ausweichverkehr und damit kontraproduktive Effekte wie Stau und Mehremissionen (Lärm und Luft) 	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>Art. 4 und Art. 5 APV stützen sich auf die rechtliche Grundlage von § 242 Abs. 1 PBG, wonach der kommunale Erlass die Zahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge festhält. Die Anzahl ist dabei nach den örtlichen Verhältnissen, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks zu richten.</p> <p>Massgebend für die Reduktion des Normbedarfs in Art. 5 APV ist die ÖV-Qualität beim Ort des zu erstellenden Parkplatzangebotes. Diese bewährte Berechnungsmethode basiert auf der kantonalen Wegleitung und ist gängige Praxis im Kanton Zürich.</p> <p>Gemäss ÖV-Güteklassenbewertung des Kantons ist der grösste Teil der BewohnerInnen von Uster gut bis sehr gut mit dem ÖV angeschlossen</p> <p>Für Besuchende und Kundschaft wird der massgebliche Bedarf gegenüber der kantonalen Wegleitung im Reduktionsgebiet A weniger stark reduziert. Die Reduktionsfaktoren entsprechen der Stossrichtung des Kantons und wurden gegenüber dem Antrag des</p>

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
		<ul style="list-style-type: none"> • Zu knappe Parkplatzzahlen verursachen Umsatzverlust bzw. Nichterreichen der erforderlichen Umsätze für einen kosten-deckenden Betrieb der Filiale. Nicht rentable Filialen werden über kurz oder lang geschlossen. • Alle drei Effekte sind hochgradig kontraproduktiv, sowohl für die Kunden (Gesellschaft), die Umwelt wie auch für die Wirtschaft. • Das Anordnen von zu knappen Parkplatzzahlen widerspricht damit klar dem Prinzip der Nachhaltigkeit. <p>Die in der APV vorgegebene Berechnungsmethodik für die Bestimmung der Parkplatzzahl beim Detailhandel basiert einzig auf der ÖV-Qualität und erst noch auf der ÖV-Qualität am Zielort der Fahrt.</p> <p>Diese Berechnungsmethodik unterliegt grundlegenden Fehlüberlegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Qualität des ÖV ist nur eines von ganz verschiedenen Entscheidungskriterien für die Verkehrsmittelwahl beim Einkaufen. Andere Kriterien wie grosse Einkaufsmenge, Kinder dabei, ohnehin mit dem Auto unterwegs etc. sind gemäss Umfragen (vgl. Studie Jeko, 2007) ebenso wichtig oder sogar wichtiger und deshalb ebenfalls bzw. sogar höher zu gewichten. • Wenn schon die ÖV-Qualität als Berechnungsgrundlage für die Parkplatzzahlen herangezogen wird, dann aber die ÖV-Qualität am Ausgangsort der Fahrt, d.h. in vielen Fällen die ÖV-Qualität zu Hause. Die ÖV-Qualität zu Hause spielt in doppelter Hinsicht die entscheidende Rolle. Erstens: Den Entscheid der Verkehrsmittelwahl fällt man am Anfang der Fahrt. Für fast alle Personen ist der Weg zum Auto deutlich näher als der Weg zur nächsten ÖV-Haltestelle. Zweitens: Dieser längere Weg muss bei der Benutzung des ÖV zum Einkaufszweck immer auch auf dem Rückweg zurückgelegt werden. Dann aber beladen mit den Ein- 	<p>Stadtrates vom Gemeinderat verschärft.</p> <p>Die Obergrenzen für die Parkplätze für Beschäftigte wurden vom Gemeinderat gegenüber dem Stadtratsantrag erhöht.</p>

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
		<p>kaufstaschen. Dieser Umstand gilt auch dann, wenn der Ausgangsort der Fahrt nicht das zu Hause ist.</p> <ul style="list-style-type: none">• Aus diesen Gründen ist für die meisten Menschen das Auto das zweckmässigere Verkehrsmittel zum Warentransport und damit auch zum Einkaufen. Es macht keinen Sinn, Menschen zu zwingen, einen Entscheid zu fällen, der für sie weder zweckmässig noch sinnvoll ist (vgl. dazu die verhaltensökonomische Studie von FehrAdvice, 2012). Menschen wählen stets die für sie zweckmässigere Variante und weichen – im Fall des Einkaufens – mit dem Auto einfach auf andere Standorte aus, wo es ausreichend Parkplätze hat.	

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
6.	4	<p>Antrag:</p> <p>In Art. 4 ist die Anzahl der Besucherparkplätze bei Wohnnutzungen zu reduzieren. Die kantonale Wegleitung rechnet für Besucher mit 10 % der Anzahl der Bewohnerparkplätze. Bei 1PP für Bewohner pro 80 m² mBGF würde dies für Besucher 1PP pro 800 m² mBGF entsprechen. Die Zahl 400 m² ist demnach durch 800 m² zu ersetzen.</p> <p>Begründung:</p> <p>Die öffentlich aufliegende Abstellplatzverordnung erfüllt in gewissen Punkten die Anliegen der Motionäre nur ungenügend. So wird nicht überall eine maximal zulässige Parkplatzzahl festgelegt, die minimalen und maximalen Werte liegen im Zentrum sogar über der, doch auch schon recht alten, kantonalen Wegleitung.</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>In der rechtskräftigen Parkplatzverordnung von Uster wurde mit einem Besucherparkplatz pro vier Wohnungen gerechnet, was rund 25 % der Anzahl Bewohnerparkplätzen entspricht. In der vorliegenden APV wurde dieses Verhältnis auf 20 % reduziert. Gegenüber der rechtskräftigen Parkplatzverordnung werden in der vorliegenden APV zudem weitreichendere Reduktionsgebiete und Reduktionsfaktoren eingeführt. In der Folge ist bei Neubauten keine Erhöhung der Besucherparkplätze gegenüber der geltenden Regelung zu erwarten.</p> <p>Beispiel Mehrfamilienhaus:</p> <p>mBGF: 2400 m²</p> <p>Anzahl Wohnungen: 24–27</p> <p>Normbedarf Besuchende: 6 Parkplätze</p> <p>Massgeblicher Bedarf:</p> <p>Reduktionsgebiet A/B: 2–4 Parkplätze</p> <p>Reduktionsgebiet C: 3–5 Parkplätze</p>

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
7.	4	<p>Antrag:</p> <p>Die kantonalen Vorgaben (Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, Oktober 1997) verlangen beim Bereich Wohnen 10 % der Bewohner-Parkplätze, dies entspricht einem Parkplatz pro 800 m² mBGF, also deutlich weniger als der eine Parkplatz pro 400 m² mBGF, wie er in der Abstellplatzverordnung verlangt wird. Die Abstellplatzverordnung von Uster hat die kantonale Vorgabe einzuhalten.</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>Siehe Einwendung 6.</p> <p>Die kantonale Wegleitung ist eine Wegleitung und nicht eine verbindliche Vorgabe.</p>
8.	4	<p>Antrag:</p> <p>1.a) Bei Art. 4 APV sei bei den Verkaufsgeschäften nur zwischen Ladenflächen für Lebensmittel und Nicht-Lebensmittel zu unterscheiden.</p> <p>1.b) Bei den Verkaufsflächen für Lebensmittel und Nicht-Lebensmittel sind die erforderlichen anrechenbaren Flächen pro Parkplatz deutlich zu senken.</p> <p>1.c) Eventualantrag: Falls der Antrag Ziff. 1.b) nicht gutgeheissen wird, ist der Normbedarf bei Verkaufsflächen für Nicht-Lebensmitteln wie folgt festzusetzen:</p> <p>1 Parkplatz/200 m² für Beschäftigte und 1 Parkplatz/60 m² für Kundschaft.</p> <p>Begründung:</p> <p>Je klarer die Zuweisung eines Verkaufsgeschäfts zu einer bestimmten Kategorie erfolgt, desto vorhersehbarer und einfacher ist die Errechnung der Anzahl minimal erforderlicher und maximal zulässiger Parkplätze. Mit einer Unterscheidung zwischen Verkaufsflächen für Lebensmittel und Nicht-Lebensmittel wird eine sachgerechte Unterscheidung getroffen, die zudem zu klaren Ergebnissen</p>	<p>Teilweise berücksichtigt</p> <p>1. a) Neu wird zwischen Verkaufsgeschäften für Lebensmittel und Nicht-Lebensmittel unterschieden. Zudem wird für die Berechnung die Flächeneinheit mBGF anstelle der Verkaufsfläche verwendet. An der Aufführung von Einkaufszentren wird jedoch weiterhin festgehalten. Denn bei Einkaufszentren – auch mit hohem Lebensmittelverkaufsanteil – ergeben sich zusätzliche Flächen durch Eingangsbereich, Mall und Passagen zwischen den Verkaufsgeschäften.</p> <p>1. b) Der Normbedarf für Parkplätze (Beschäftigte und Besucher) entspricht der kantonalen Wegleitung.</p> <p>1. c) Der Normbedarf für Beschäftigte bei Nicht-Lebensmittel entspricht neu dem geforderten Wert. Bezüglich den Werten für Kundschaft: vgl. Antwort zu 1. b)</p>

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
		<p data-bbox="479 443 1272 807">führt. Mit dem jetzigen Vorschlag ist entweder nicht eindeutig oder nicht fair, was bei einem Einkaufszentrum gelten soll, bei welchem grössere Flächen dem Lebensmittelverkauf dienen. Es kann nicht sein, dass bei einem Einkaufszentrum, welches einen grossen Lebensmittelladen und einige kleinere Geschäfte aufweist, für die Kunden nur halb so viele Parkplätze erstellt werden dürfen, wie wenn auf die Ergänzung um einige kleinere Läden verzichtet würde. Dies ist aber mit dem vorliegenden Entwurf der Fall, da bei Lebensmittelläden pro 30 m² Verkaufsfläche ein Parkplatz zulässig ist, währenddem bei einem Einkaufszentrum – auch wenn dort hauptsächlich Lebensmittel verkauft werden – nur ein Parkplatz pro 60 m² Verkaufsfläche zulässig ist.</p> <p data-bbox="479 831 1272 1037">Die erforderlichen anrechenbaren Flächen pro Parkplatz sind klar zu hoch angesetzt. Mit den im Entwurf enthaltenen Werten würden deshalb nicht genügend Parkplätze geschaffen. Eine genügende Anzahl Parkplätze ist insbesondere auch deshalb wichtig, damit lokale Geschäfte gegenüber anderen und grösseren Zentren in anderen Gemeinden nicht benachteiligt sind, was zu Ausweichfahrten von Kunden und damit zu unerwünschtem Mehrverkehr führt.</p> <p data-bbox="479 1061 1272 1209">Wenn die Stadt keine Möglichkeit sehen sollte, die massgeblichen Werte beim Normbedarf in grundsätzlicher Weise weniger streng anzusetzen, ist in jedem Fall der Normbedarf bei Verkaufsflächen für Nicht-Lebensmitteln wie folgt festzusetzen: 1 Parkplatz/200 m² für Beschäftigte und 1 Parkplatz/60 m² für Kundschaft.</p> <p data-bbox="479 1233 1272 1286">Aus diesem Grund wird um Gutheissung der Anträge bei Ziffer 1 ersucht.</p>	

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
9.	4	<p>Antrag:</p> <p>Bei Art. 4 APV sei beim Normbedarf für die Hotelnutzung eine deutlich tiefere Fläche pro Kundenparkplatz festzusetzen resp. es sei direkt ein maximaler massgeblicher Bedarf von einem Parkplatz pro Hotelzimmer festzulegen.</p> <p>Begründung:</p> <p>Im Unterschied zu Hotelgästen in Grossstädten reisen Hotelgäste, welche in Uster übernachten wollen, in aller Regel mit dem Auto an. Somit ist es für den erfolgreichen Betrieb eines Hotels an diesem Standort wesentlich, dass ein Parkplatz pro Hotelzimmer angeboten werden kann.</p> <p>Mit der vorliegend vorgeschlagenen Regelung könnte aber nur ein Bruchteil davon errichtet werden. Bei einer durchschnittlichen Hotelzimmergrösse von ca. 20 m² zuzüglich dazugehöriger Erschliessungsflächen wäre bereits der Normbedarf um mehr als 50 % tiefer als der effektive Bedarf. Wenn nun gestützt auf den Normbedarf der massgebliche Bedarf entsprechend Art. 5 APV berechnet wird, resultiert im Reduktionsgebiet A eine nochmalige Kürzung von mindestens 40 %. Daraus ergibt sich, dass mit der vorgeschlagenen Regelung bei weitem zu wenig Parkplätze zur Verfügung stünden. Da der Bedarf eines Hotelgastes an einem Parkplatz nachvollziehbar und ausgewiesen ist und es sich dabei um eine Spezialnutzung handelt, die gesamthaft nur für sehr wenig Verkehrsbewegungen verantwortlich ist, wird um Gutheissung des zweiten Antrags ersucht.</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>Die kantonale Wegleitung rechnet mit einem Besucherparkplatz pro zwei Hotelzimmer. Ein durchschnittliches Hotelzimmer ist etwa 25–30 m² gross. Da bei der Flächeneinheit mBGF die zusätzlichen Arbeitsflächen, Lobby- und sonstigen Erschliessungsflächen dazugezählt werden, entsprechen die 80 m² mBGF in etwa einem bis zwei Hotelzimmern, je nach Bauweise.</p>

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
10.	4	<p>Antrag: <i>Art. 4 Normbedarf für Parkplätze</i></p> <p>Der Normbedarf wurde im Vergleich zur VO aus dem Jahr 1992 bei Büro, Dienstleistungen, Gewerbe nicht reduziert. Das erachten wir als sehr bedenklich. Auch ist ein direkter Vergleich beim Wohnen und beim Gastbetrieb nicht möglich, da die Messeinheiten geändert wurden.</p> <p>Die entsprechenden Anzahl m² pro PP sollen um mindestens 40 % erhöht werden.</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>Der Normbedarf entspricht dem Bedarf bezogen auf die Nutzungsart. Dieser hat sich gegenüber 1992 kaum geändert. Was sich jedoch geändert hat, sind die örtlichen Umstände in Uster, wie z.B. die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Hierfür wurden in Art. 5 gegenüber der rechtskräftigen Parkplatzverordnung grössere und zusätzliche Reduktionsgebiete eingeführt sowie die Reduktionsfaktoren an die aktuelle Erschliessung mit dem ÖV angepasst.</p>
11.	5	<p>Antrag:</p> <p>In Art. 5 ist in der Tabelle auch für die Bewohnenden des «übrigen Gebietes» eine maximal zulässige Anzahl Parkplätze festzulegen, wie dies in der Motion verlangt war. Es ist der Wert aus der kantonalen Wegleitung für die Klasse D zu übernehmen (110 %).</p>	<p>Berücksichtigt (gemäss Änderungsbeschluss Gemeinderat vom 21. Januar 2019)</p>

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
12.	5	<p>Antrag:</p> <p>Die kantonale Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs macht ganz klare Vorgaben zum Mindest- und Höchstwert der Parkplatzzahl. Für die Ustermer Abstellplatzverordnung sind diese Vorgaben nicht fakultativ, sondern zwingend einzuhalten. Entsprechend sind im Reduktionsgebiet A der Mindest- und der Höchstwert anzupassen (Anm. d. R. Besuchende/Kundschaft) (30 statt 40 %, resp. 45 statt 60 %).</p> <p>Im übrigen Gebiet braucht es einen Höchstwert (neu 110 %).</p>	<p>Teilweise berücksichtigt (gemäss Änderungsbeschluss Gemeinderat vom 21. Januar 2019)</p> <p>Die kantonale Wegleitung hat orientierenden Charakter und ist keineswegs verbindlich für die Gemeinden.</p> <p>Für Besuchende und Kundschaft hat der Gemeinderat im Reduktionsgebiet A die Obergrenze mit 50% leicht höher angesetzt als der vom Kanton vorgesehene Maximalwert von 45%. Grund dafür ist, dass Uster im Zürcher Oberland eine wichtige Zentrumsfunktion einnimmt, wobei viele Besuchende aus dem ländlichen Umfeld mit dem motorisierten Individualverkehr anreisen.</p> <p>Bezüglich übriges Gebiet, vgl. Einwendung 11.</p>
13.	5	<p>Antrag:</p> <p>Ebenfalls im Artikel 5 sind die minimal erforderliche bzw. maximal zulässige Anzahl Parkplätze für die Besuchenden/Kundschaft im Reduktionsgebiet A gemäss der kantonalen Wegleitung der Güteklasse A zu übernehmen. Anstelle 40 %/60 % sind die Werte bei 30 %/45 % festzulegen.</p>	<p>Teilweise berücksichtigt (gemäss Änderungsbeschluss Gemeinderat vom 21. Januar 2019)</p> <p>Siehe Einwendung 12.</p>

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
14.	5	<p>Antrag:</p> <p>In Art. 5 Abs. 2 wird auf den Plan «Reduktionsgebiete Abstellplatzverordnung (APV)» Bezug genommen. In diesem Plan sind Anpassungen gemäss der Planbeilage vorzunehmen.</p> <p>Das Reduktionsgebiet A ist zu vergrössern (Schachenweg, Im Lot, Untere Farb, Gerbestrasse, Brauereistrasse)</p> <p>Das Reduktionsgebiet B ist auf weitere Entwicklungsgebiete der Stadt Uster und auf die in der Ebene gut mit dem Fahrrad erreichbaren Gebiete auszuweiten (Grossriet Nänikon, Moosackerstrasse, Müliholz, Loren, Krämerackerstrasse, Hohfuren (östl. Teil), Zellwegerareal (östl. Teil), Wilstrasse, Forchstrasse).</p> <p>Die geplante Fussgängerzone ist im Plan darzustellen (Bankstrasse–Bahnhofstrasse–Zürichstrasse–Berchtoldstrasse).</p>	<p>Teilweise berücksichtigt (gemäss Änderungsbeschluss Gemeinderat vom 21. Januar 2019)</p> <p>Bei der Einteilung der Reduktionsgebiete wurden die örtlichen Verhältnisse berücksichtigt und die Abgrenzung entlang von physischen Begrenzungen (z.B. Strassen, Hangkanten, etc.) vorgenommen. Das Reduktionsgebiet A wurde gegenüber der korrespondierenden ÖV-Gütekategorie des Kantons entlang der Bahnlinie stärker ausgedehnt als Richtung Süden und Norden, damit wurde der Ausdehnung der Perronanlage des Bahnhofs Uster Rechnung getragen.</p> <p>Analog wurde auch das Reduktionsgebiet B ausgedehnt. Die Entwicklungsgebiete Eschenbüel und Wihalden grenzen unmittelbar an das Reduktionsgebiet B. Eine Zuteilung der eher peripher gelegenen Reservezonen Moos und Müliholz/Rüti zu diesem Reduktionsgebiet erscheint dagegen nicht zielführend. Ein grosser Teil der Reservezone Grossriet-Nänikon liegt in der ÖV-Gütekategorie D, was eine Zuteilung zum Reduktionsgebiet B nicht rechtfertigt.</p> <p>In welcher Form im Zentrum von Uster eine Fussgängerzone realisiert werden kann, ist derzeit Bestandteil der Planung. Ob dieser Bereich als Fussgängerzone oder als verkehrsberuhigter Bereich ausgedehnt wird und was die Auswirkungen auf die Parkierung sind, ist noch völlig offen. Es gibt auch keinen entsprechenden Perimeter.</p>

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
15.	5	<p>Antrag:</p> <p>Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik gilt es, die Flächen der Reduktionsgebiete sinnvoll auszuweiten. So ist beispielsweise das zentrumsnahe Gebiet bis Zellwegerareal und Hohfuren dem Reduktionsgebiet A zuzuordnen. Auch das Entwicklungsgebiet Eschenbüel ist als mögliche 2000-Watt-Überbauung dem Reduktionsgebiet A zuzuordnen.</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>Das Reduktionsgebiet A beinhaltet Gebiete, von welchen der Bahnhof in wenigen Minuten zu Fuss erreichbar ist. Das Zellwegerareal sowie die Hohfuren weisen die ÖV-Güteklasse C auf, das Entwicklungsgebiet Eschenbüel die Güteklasse C bzw. D. Die ÖV-Güteklassen sowie die Entfernung zum Bahnhof rechtfertigen eine Zuteilung dieser Gebiete zum Reduktionsgebiet A nicht.</p> <p>Hinweis: Überbauungen mit dem Ziel «2000-Watt» können von Art. 8 der APV Gebrauch machen.</p> <p>In Gebieten mit rechtsgültigem Gestaltungsplan gelten die entsprechenden Sonderregelungen.</p>

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
16.	5	<p>Antrag:</p> <p><i>Art. 5 Massgeblicher Bedarf an Parkplätzen</i></p> <p>Die Reduktionsgebiete A und B sollen ausgedehnt werden. Vor allem das Reduktionsgebiet B scheint uns viel zu klein (sollte mindestens der ÖV-Güteklassen des Kantons entsprechen).</p> <p>Die Reduktionssätze sind in allen drei Reduktionsgebieten zu reduzieren. Vor allem scheint das Reduktionsgebiet C viel zu hoch.</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>Bei der Einteilung der Reduktionsgebiete wurden die örtlichen Verhältnisse berücksichtigt und die Abgrenzung entlang von physischen Begrenzungen vorgenommen. Das Reduktionsgebiet A wurde gegenüber der korrespondierenden ÖV-Güteklasse des Kantons entlang der Bahnlinie stärker ausgedehnt als Richtung Süden und Norden, damit wurde der Ausdehnung der Perronanlage des Bahnhofs Uster und entsprechenden Unterführungen Rechnung getragen. Hingegen wurde die ÖV-Güteklasse B entlang der Pfäffiker- und Winterthurerstrasse nicht berücksichtigt, da diese auf eine Überlagerung verschiedener Buslinien, die in kurzen Abständen verkehren zurückzuführen ist. Es besteht kein dieser Güteklasse entsprechender Kursintervall und damit keine bessere ÖV-Erschliessung als in anderen Stadtquartieren.</p>
17.	5	<p>Antrag:</p> <p>In Art. 5 Abs. 2 ist drauf hinzuweisen, wann und durch wen Anpassungen am Plan «Reduktionsgebiete Abstellplatzverordnung (APV)» vorgenommen werden. Der Artikel ist deshalb wie folgt zu ergänzen: «Dieser Plan wird durch die Legislative regelmässig an die veränderten Gegebenheiten (insbesondere bessere ÖV-Erschliessung) angepasst und mit Rechtsmittelhinweis publiziert.»</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>Der Plan «Reduktionsgebiete» ist fester Bestandteil der APV. Die APV wird von der Legislative verabschiedet. Die Reduktionsgebiete basieren nicht nur auf den vom Kanton veröffentlichten ÖV-Güteklassen, sondern nehmen Bezug auf die örtlichen Gegebenheiten und topologischen Besonderheiten. Der Plan ist ein wesentlicher Bestandteil der APV, Rechtssicherheit ist wichtig. Entsprechend sind laufende Anpassungen durch die Exekutive basierend auf Veränderungen der ÖV-Erschliessung nicht zielführend.</p>

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
18.	5	<p>Antrag:</p> <p>Die Abstellplatzverordnung tangiert die Gemeinde Greifensee im Grenzgebiet zu Nänikon. Gemäss Art. 5 ist auch dort ein Reduktionsgebiet vorgesehen.</p> <p>Bereits heute besteht auf dem Gemeindegebiet von Greifensee ein Parkplatzmangel. Mit den von Ihnen beabsichtigten Massnahmen ist davon auszugehen, dass zusätzliche Einwohner von Nänikon die nahegelegenen weissen Zonenplätze auf dem Gemeindegebiet von Greifensee nutzen und damit die Situation zusätzlich verschärft wird.</p> <p>Wir bitten Sie daher darum, das Reduktionsgebiet B im Bereich Greifenseestrasse/Heuwinkelstrasse/Bahngleise, um den im Übersichtsplan orange-schwarz markierten Bereich zu verkleinern.</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>Die Reduktionsgebiete entsprechen der aktuellen ÖV-Anbindungsqualität.</p> <p>Allenfalls drängt es sich für die Gemeinde Greifensee auf, die Bewirtschaftung ihrer Parkplätze zu überprüfen.</p>
19.	5	<p>Antrag:</p> <p>Der massgebliche Bedarf im Reduktionsgebiet A (Art. 5) ist bei den Beschäftigten den Bewohnenden und Besuchenden anzugleichen.</p>	<p>Teilweise berücksichtigt (gemäss Änderungsbeschluss Gemeinderat vom 21. Januar 2019)</p> <p>Der Gemeinderat hat die Obergrenze für Beschäftigte höher angesetzt als in der kantonalen Wegleitung vorgesehen. Die Werte sind jedoch tiefer als für Bewohnende und Besuchende. Gemäss kantonalem Richtplan soll das zusätzliche Verkehrswachstum in Gebieten wie Uster zur Hälfte vom öffentlichen Verkehr getragen werden. Die Reduktion von Parkplätzen für Beschäftigte und Bewohnende ist ein wirksames Instrument, um den politisch gewünschten Modalsplit zu erreichen.</p>

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
20.	6	<p>Antrag:</p> <p>Bei Art. 6 APV sei in Übereinstimmung mit den Ausführungen im erläuternden Bericht klarzustellen, dass eine Abweichung in Form einer Reduktion oder Erhöhung möglich ist.</p> <p>Begründung:</p> <p>Bei diesem Antrag geht es nicht um eine materielle Änderung, sondern bloss um eine Klarstellung. Bei Art. 6 APV ist in Abs. 1 die Rede davon, dass bei Vorliegen eines überwiegenden öffentlichen Interesses vom massgeblichen Bedarf an Parkplätzen abgewichen werden darf.</p> <p>Bei Abs. 2 von Art. 6 APV sind dann aber bloss Beispiele von Fällen aufgezählt, die eine Reduktion des massgeblichen Bedarfs rechtfertigen. In Übereinstimmung mit dem Wortlaut von Abs. 1 und den Ausführungen im erläuternden Bericht ist aber auch eine Erhöhung des massgeblichen Bedarfs zulässig und muss auch im Interesse der Stadt möglich sein.</p> <p>Aus diesem Grund wird beantragt, Abs. 1 von Art. 6 APV wie folgt zu präzisieren:</p> <p>«Besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse, kann eine Abweichung (Reduktion oder Erhöhung) vom massgeblichen Bedarf an Parkplätzen angeordnet werden.»</p>	<p>Berücksichtigt</p> <p>Es wird unter Art. 6 Abs. 2 APV neu ein Beispiel für eine Abweichung nach oben vermerkt:</p> <p>e) Bei Nutzungen mit besonderem Mobilitätsbedürfnis (z.B. Hauptnutzungszeit ausserhalb der ÖV-Betriebszeiten).</p>

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
21.	7	<p>Antrag:</p> <p>In Art. 7 soll geprüft werden, wie auch weitere Angebote, die über das heute bekannt Car-Sharing hinausgehen, mitberücksichtigt werden können. Das klassische Mobility-Angebot ersetzt zwar tatsächlich eher keinen Kundenparkplatz. Hingegen kommt beispielsweise Free-Floating durchaus auch Kunden zugute, weshalb insbesondere der Abs. 3 anzupassen ist (Einschränkung ausschliesslich für Behindertenparkplätze).</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>Free-Floating Angebote haben für Bewohnende und Kunden verschiedene Auswirkungen, welche im Folgenden erläutert werden:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Free-Floating-Angebote können durchaus auch für Bewohnende interessant sein. Free-Floating-Systeme erlauben das Abstellen des Fahrzeuges auf allen öffentlich zugänglichen Parkplätzen. Deswegen kann nicht garantiert werden, dass im Umkreis von einem Wohngebäude tatsächlich Fahrzeuge verfügbar sind. Bei Mobility wird hingegen ein fest installierter Parkplatz mit zugehörigem Fahrzeug bereitgestellt, was die Zuverlässigkeit respektive Verfügbarkeit deutlich erhöht.2. Kunden, welche ein Free-Floating-Angebot nutzen, sind darauf angewiesen, vor dem Verkaufsgeschäft einen Kundenparkplatz vorzufinden. Zwar kann ein Free-Floating-Angebot dazu führen, dass sich ggf. die Belegungszeit reduziert und die Fluktuation erhöht, sofern die Nachfrage nach Fahrzeugen entsprechend hoch ist. Es kann aber auch dazu führen, dass Kundenparkplätze mit nicht benötigten Free-Floating-Fahrzeugen über einen längeren Zeitraum belegt werden.

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
22.	7	<p>Antrag: Der Art. 7 Abs. 1 soll wie folgt geändert werden: «Ein Parkplatz für Car-Sharing ersetzt sechs Parkplätze... (Rest unverändert).»</p> <p>Begründung: Wir begrüßen es sehr, dass bei der Berücksichtigung von Car-Sharing-Modellen die Anzahl Pflichtparkplätze reduziert wird. Allerdings finden wir die Anrechnung von nur 4 Parkplätzen als etwas konservativ. Studien zeigen, dass ein Car-Sharing-Fahrzeug bis zu zehn Privatfahrzeuge ersetzt. Aus diesem Grund sollen für einen Car-Sharing-Parkplatz mindestens sechs Pflichtparkplätze angerechnet werden.</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>In den zentralen Regionen von Uster wird der massgebliche Bedarf gegenüber dem Normbedarf bereits unter Berücksichtigung der ÖV-Erschliessungsqualität reduziert.</p>
23.	7	<p>Antrag: <i>Art. 7 Car-Sharing</i></p> <p>Ein Car-Sharing Parkplatz sollte mindestens sechs Parkplätze ersetzen.</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>Siehe Einwendung Nr 22.</p>
24.	10	<p>Antrag: <i>Art. 10 Abgabepflicht, Höhe und Fälligkeit</i></p> <p>Die Ersatzabgabe, welche der Stadtrat im Reglement «Parkierung: Bewirtschaftung und Ersatzabgaben» regelt, sollte möglichst tief sein.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die grundsätzliche Höhe der Abgabe wird im § 246 Abs. 3 PBG geregelt. Das Reglement der Stadt Uster muss sich an diese rechtliche Vorgabe halten.</p>

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
25.	12	<p>Antrag:</p> <p>Die Einführung der obligatorischen Parkplatzbewirtschaftung auf privatem Grund und Boden wird abgelehnt.</p> <p>Art. 12 APV ist ersatzlos zu streichen.</p> <p>Begründung:</p> <p>espace.mobilite stellt sich klar gegen jede Form einer Parkgebührenpflicht auf privatem Grund und Boden. Verschiedene Studien haben den Beweis erbracht, dass Parkgebühren in Bezug auf die angestrebten Ziele der Luftreinhaltung wirkungslos, ja sogar kontraproduktiv sind.</p> <p>Die behördlich verfügte Parkplatzgebührenpflicht ist eine Massnahme, die direkt in die oben genannten Grundrechte eingreift und das verfassungsmässig geschützte Prinzip der Verhältnismässigkeit (Art. 36 BV) verletzt. Ebenso ist auch diese Massnahme keineswegs sinnvoll und nachhaltig, weil mit ihr lediglich Such- und Ausweichverkehr und damit umweltschädliche Mehremissionen provoziert werden. Es ist eine Tatsache, dass es verschiedene Studien gibt, die zeigen, dass die Parkplatzgebührenpflicht nicht den erhofften Effekt des Umsteigens vom Auto auf den ÖV bewirkt (vgl. beispielsweise FehrAdvice 2012 oder Jeko 2007). Gleichzeitig existiert kein einziger wissenschaftlich haltbarer Nachweis, dass die Parkplatzgebührenpflicht beim Einkaufsverkehr eine emissionsreduzierende Wirkung hat.</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>Die Stossrichtung wurde in der Vorprüfung durch den Kanton gutgeheissen.</p> <p>Gemäss kantonalem Richtplan sind die Gemeinden dazu aufgefordert das künftige Verkehrswachstum in städtischen Zentren, welches nicht auf den Fuss- und Veloverkehr fällt, zur Hälfte mit dem öffentlichen Verkehr aufzufangen. Gemäss der vom Bund (BAFU, ARE) in Auftrag gegebenen Metastudie «Effektivität und Effizienz von verkehrlenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen» (2011) sind die Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl und Wahl des Einkaufsortes sehr komplex. Die Studie kommt zum Schluss, dass die Bewirtschaftung von Parkplätzen durchaus einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben kann. Dafür müssen die Parkplatzgebühren eine minimale Höhe aufweisen und es dürfen in unmittelbarer Nähe keine nicht bewirtschafteten öffentlichen Parkplätze vorhanden sein.</p> <p>Die beiden in der Einwendung vermerkten Studien beziehen sich in ihren Evaluationen auf peripher gelegene Einkaufszentren. Die Sachlage ist deswegen nicht direkt auf die Situation im Zentrum von Uster übertragbar.</p>

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
26.	12	<p>Antrag:</p> <p>In Art. 12 ist festzulegen, dass die Gebührenpflicht bereits ab der ersten Viertelstunde fällig wird. Dazu ist ein neuer Abs. 3 einzufügen. «Parkgebühren werden ab spätestens einer Viertelstunde Parkdauer erhoben.»</p> <p>Begründung:</p> <p>Wir begrüßen es sehr, dass die monetäre Bewirtschaftung der Besucher- und Kundenparkplätze vorgeschrieben wird. Da uns aber das Reglement «Parkierung, Bewirtschaftung und Ersatzabgaben» nicht vorliegt, finden wir es wichtig, den Grundsatz, dass die Gebührenpflicht spätestens nach einer Viertelstunde beginnen muss, festzuhalten.</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>Die Zeitdauer ab der das Parkieren gebührenpflichtig wird, wird im entsprechenden Reglement festgelegt. Das Reglement soll sich nach den Vorgaben für die Gebührenpflicht von öffentlichen Parkplätzen richten. Damit soll eine einheitliche Regelung in der Stadt Uster ermöglicht werden.</p> <p>Das entsprechende Reglement wird vom Gemeinderat zusammen mit der APV behandelt.</p>
27.	14	<p>Antrag:</p> <p>In Art. 14 ist in der Tabelle beim Bedarf für andere Nutzungen explizit auch auf die kantonalen Merkblätter hinzuweisen. Die Formulierung soll deshalb wie folgt lauten: «Der Bedarf für weitere, in dieser Tabelle nicht definierte Nutzungen, wird unter Beachtung der einschlägigen VSS-Norm und der kantonalen Merkblätter ermittelt.»</p>	<p>Berücksichtigt</p>

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
28.	14	<p>Antrag:</p> <p>In Art. 14 soll für das Bewilligungsverfahren auch die Möglichkeit geschaffen werden, mehr Veloabstellplätze zu verlangen. Der Art. 14 ist dazu mit einem Abs. 3 zu ergänzen: «Im Reduktionsgebiet A sind aufgrund der reduzierten Anzahl Autoabstellplätze zur Kompensierung die Anzahl Veloabstellplätze für Besuchende und Kunden angemessen zu erhöhen.»</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>In Art. 14 APV werden minimale Werte festgelegt. Es können also durchaus auch mehr Velo-Abstellplätze gebaut werden. Ausserdem bedeutet der Umstand, dass im Reduktionsgebiet A die Anzahl Parkplätze für Motorfahrzeuge reduziert wird, nicht, dass deswegen die Nachfrage nach Velo-Abstellplätzen im gleichen Masse erhöht wird. Die Minimalwerte sind so angelegt, dass für Bewohnende pro Zimmer ein Abstellplatz zur Verfügung steht.</p>
29.	14	<p>Antrag:</p> <p><i>Art. 14 Bedarf an Velo-Abstellplätzen</i></p> <p>Die entsprechenden m² pro Veloabstellplatz sollen um mindestens 40 % reduziert werden.</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>Die Werte entsprechen grösstenteils der kantonalen Wegleitung sowie den einschlägigen Merkblättern und Normen. Die Minimalwerte sind so angelegt, dass für Bewohnende pro Zimmer ein Abstellplatz zur Verfügung steht.</p>
30.	17	<p>Antrag:</p> <p>In Art. 17 Abs. 4 soll anstelle «die versiegelte Fläche ist zu minimieren» explizit gefordert werden, dass «die Parkplatzflächen sind versickerungsfähig zu erstellen (sofern keine Einschränkungen des Grundwasserschutzes entgegenstehen)».</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>Eine absolute Vorschrift zur Realisierung von versickerungsfähigen Parkfeldern kann zu nicht erwünschten Resultaten führen. Neben Grundwasserschutz gibt es weitere Gründe, die im Einzelfall einem versickerungsfähigen Belag entgegenstehen (z. B. Architektur/Ästhetik/Eignung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen). Diese Abwägungen sollten Teil des Baubewilligungsverfahrens sein und je nach Situation kontextspezifisch beurteilt werden.</p>

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
31.	18	<p>Antrag:</p> <p>In Art. 18 Abs. 2 ist die Formulierung «in der Regel» zu streichen. Veloparkplätze sind zu überdachen. Die Ausnahmen von der Überdachung sollen in den beiden folgenden Absätzen konkretisiert werden. Im Abs. 3 kann bei Wohnnutzungen bei den beim Eingang angeordneten Kurzzeitparkplätzen ergänzt werden, dass diese aus ästhetischen Gründen teilweise ungedeckt sein dürfen: «Aus ästhetischen Gründen kann bei max. 20 % der Veloabstellplätze auf die Überdachung verzichtet werden». Bei den Veloabstellplätzen für Kundschaft darf ein Anteil ungedeckt sein, da deren Nutzung oftmals witterungsabhängig ist. Der Absatz 4 ist deshalb wie folgt zu ergänzen: «Mindestens zwei Drittel dieser Abstellplätze müssen überdacht sein.»</p>	<p>Nicht berücksichtigt (gemäss Änderungsbeschluss Gemeinderat vom 21. Januar 2019)</p> <p>Eine Vorschrift zur Realisierung von überdachten Veloabstellplätzen kann in gewissen Situationen zu nicht erwünschten Resultaten führen.</p>
32.	18	<p>Antrag:</p> <p>In Art. 18 Abs. 4 soll auch die Möglichkeit geschaffen werden, die Abstellplätze für Velos unterirdisch anzuordnen. Der Artikel ist deshalb wie folgt zu ergänzen: «Veloabstellplätze dürfen auch unterirdisch angeordnet werden. Diese dürfen aber nicht tiefer als im 1. Untergeschoss liegen und müssen fahrend erreicht werden können.»</p>	<p>Teilweise berücksichtigt</p> <p>Artikel 18 verlangt, dass in der Regel 20% direkt vor dem Eingang realisiert werden müssen. Ansonsten ist es der Bauherrschaft überlassen, wo diese platziert werden (auch unterirdisch).</p> <p>Die Zugänglichkeit ist für den Veloverkehr jedoch von hoher Bedeutung, weswegen die Formulierung leicht angepasst wird:</p> <p>Art. 18 Abs. APV: «Velo-Abstellplätze müssen leicht zugänglich und möglichst direkt und fahrend vom Strassennetz aus erreichbar sein»</p>

Nr.	Artikel	Antrag	Umgang und Begründung
33.	18	<p>Antrag:</p> <p>In Art. 18 fehlt der Hinweis, dass die Veloabstellplätze auf dem eigenen Grundstück zu erstellen sind. Der Art. 18, Abs. 2 ist deshalb wie folgt zu ergänzen: «Veloabstellplätze sind auf dem Grundstück selbst zu erstellen. Sie müssen leicht zugänglich und möglichst direkt vom Strassennetz aus erreichbar sowie überdacht sein.»</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>Die Lage der Abstellplätze wird in § 244 PBG abschliessend geregelt. Entsprechend werden auch die im Entwurf der APV enthaltenen Regelungen für Personenwagen und Motorräder (Art. 17 Abs. 2 und Art. 20 Abs. 2 APV) gestrichen.</p>
34.	20	<p>Antrag:</p> <p>Analog zu den Veloabstellplätzen sollen auch die Abstellplätze für Motorräder unterirdisch angeordnet werden können. Zudem müssen die Parkplätze nicht zwingend beim Eingang angeordnet werden. Der Art. 20, Abs. 4 ist deshalb wie folgt anzupassen: «Motorradabstellplätze sollen unterirdisch angeordnet werden. Eine angemessene Anzahl an Motoradabstellplätzen darf für Kunden in der Nähe des Eingangs realisiert werden, falls für deren Anordnung neben den Veloabstellplätzen noch ausreichend Raum verbleibt.»</p> <p>Begründung:</p> <p>Anpassungen sind auch nötig bei den Vorschriften zur Lage der Abstellplätze. Bei den Motorrädern steht ausdrücklich, dass diese (ausser bei Wohnnutzungen) bei den Eingängen zu realisieren sind.</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>Mit der vorliegenden Formulierung ist die Erstellung von Abstellplätzen für Motorräder im Untergeschoss möglich. Eine angemessene Anzahl an Abstellplätzen soll dabei in der Nähe des Eingangs realisiert werden. Dies wird durch die Vorgabe in § 244 Abs. 3 PBG gestützt.</p>