

Per Email

Stadt Winterthur  
Departement Sicherheit und Umwelt  
Sekretariat  
Pionierstrasse 7  
8403 Winterthur

Winterthur, 20. Juni 2019

## **Vernehmlassungsantwort der SVP Stadt Winterthur zur Parkplatzbewirtschaftung / Anpassung der Parkierungsverordnungen**

Sehr geehrte Frau Stadträtin Günthard-Meier,  
sehr geehrte Damen und Herren

Die SVP der Stadt Winterthur bedankt sich für die Möglichkeit am Vernehmlassungsverfahren zur Parkplatzbewirtschaftung und zu den Anpassungen an den Parkierungsverordnungen der Stadt Winterthur teilzunehmen.

### **Allgemeine Erwägungen**

Die SVP der Stadt Winterthur steht der kommunizierten Absicht des Stadtrates, die Parkgebühren als Lenkungsmassnahme zu missbrauchen, äusserst kritisch gegenüber. Gebühren stellen Entgelte für eine bestimmte Dienstleistung des Staates dar. Und diese Gebühren sollen nicht für andere Zwecke instrumentalisiert werden, also auch nicht als Lenkungsabgaben missbraucht werden. Ansonsten entsteht der berechtigte Eindruck, dass die Stadt offenbar Gebühren erhebt, welche die eigentlichen Kosten der Leistung übersteigen und die Stadt mit diesen Gebühren einfach zusätzliche Steuern generieren will.

Die kommunizierte Absicht des Stadtrates mit den Parkgebühren ein „auch längerfristig gut funktionierendes Verkehrsnetz sicherzustellen“ mutet aufgrund der vorherrschenden Realität sowie der links-grünen und grundsätzlich autofeindlichen Verkehrspolitik unserer Stadt schon beinahe kafkaesk an. Es geht dem Stadtrat bei diesen Vorlagen offenbar erneut darum, den motorisierten Individualverkehr erneut einseitig und fahrlässig einzuschränken und zu verdrängen.

Wenn sich die Bevölkerung nicht zu einer, von der Politik beschlossenen, Änderung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV, also zu einer Änderung der persönlichen Verhaltensweisen motivieren lässt, dann muss sie nach Haltung des Stadtrates einfach dazu gezwungen werden. Dass es zur Änderung des Modalsplits und damit einhergehend der Stärkung des ÖV auch andere Vorgehensweisen als das hinlänglich bekannte „Aufofahrer-Bashing“ geben könnte, so die gezielte Stärkung des ÖV, scheint im Stadtrat ignoriert zu werden.

Dieser erneute Angriff auf die Freiheit und gegen den motorisierten Individualverkehr ist für uns nur noch befremdend. Daher verlangt die SVP der Stadt Winterthur, dass die Reglementierung des Parkierens in der Stadt Winterthur nicht als Umerziehungsmassnahmen, nicht zur Verkehrssteuerung und nicht als Lenkungsabgabe missbraucht wird.

Mit den notwendigen Massnahmen zur Entlastung einzelner Quartiere und Strassen vor dem „Pendler-Parkieren“ sind wir hingegen einverstanden. Diese Massnahmen sind jedoch nur dort zielgerichtet und punktuell einzusetzen, wo diese Probleme auch nachweislich auftreten.

### **Formelles**

Die SVP Stadt Winterthur wünscht sich ausdrücklich, dass die vorliegenden drei Verordnungen in einer Verordnung zusammengefasst werden. Es ist für uns nicht nachvollziehbar wieso es zur Regelung des Parkierens in unserer Stadt drei einzelne Verordnungen benötigt, auch wenn dies historisch so entstanden ist. Die vorliegende Revision wäre nun die Gelegenheit um diesen Umstand anzupassen und die Verordnungen und Informationssuche für den Bürger zu vereinfachen und somit zusammen zu fassen. In diesem Sinne regen wir eine grundlegende Überarbeitung der vorliegenden drei Verordnungen an und bitten den Stadtrat diese Chance zur Vereinfachung zu nutzen.

### **Flächendeckende Einführung der blauen Zone**

Die flächendeckende Einführung der blauen Zone im ganzen Stadtgebiet, ausgenommen die Aussenwachen, lehnen wir ab. Der Sinn dieser pauschalen Massnahme ist für uns nicht erkennbar und es besteht keine Notwendigkeit dazu, das bisherige Regime zu ändern. Blaue Zonen sollen ausschliesslich dort zielgerichtet und punktuell eingeführt werden, wo entsprechender Pendlerdruck von Aussen besteht.

Keinesfalls darf die Einführung von blauen Zonen zu einer Reduktion der zur Verfügung stehenden Parkplätze führen. Die entsprechenden Umsetzungen haben so zu erfolgen, dass durch die Markierung heutiger nicht markierten Parkplätze kein Verlust an Parkplätzen resultiert.

### **Bandbreite der Gebühren**

Wir fordern den Stadtrat auf, in der Verordnung konkrete Gebührenansätze und nicht Bandbreiten oder Rahmenansätze für die Gebühren festzulegen. Allenfalls notwendige Anpassungen der Gebühren sollen nicht durch den Stadtrat erfolgen, sondern im normalen demokratischen Prozess.

### **Höhe der Gebühren**

Der Vergleich der Parkgebühren zwischen der Stadt Zürich und den Städten der Ostschweiz und die Einmischung der Winterthurer Gebühren dazwischen erscheint uns wenig zielführend. Die stadträtliche Haltung, dass wir uns an die Gebühren der anderen Städte anlehnen können, ist für uns nicht schlüssig. Winterthur steht zu diesen Städten in Konkurrenz betreffend Konsum, Einkauf, Unterhaltung und Kultur und Gewerbe und Wirtschaft. Somit sind konkurrenzfähige und nicht abschreckende Gebühren zu erheben.

### **Park + Ride oder Bus + Ride**

Der Stadtrat wird eingeladen als wirkungsvollere Massnahmen gegen den Pendlerverkehr von Aussen, bekannte Systeme wie Park + Ride besser zu vermarkten und zu stärken. Die vorhandenen P+R-Stationen in Winterthur sind kaum ausgelastet und werden zu wenig genutzt. Hier ist anzusetzen und diese guten Möglichkeiten sind in Ihrer Attraktivität zu erhöhen. Zudem sind neue Ideen wie Bus + Ride ernsthaft zu prüfen und wo sinnvoll einzuführen. Solche positiven Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖV würden effektiv zur Änderung des Modalsplits beitragen und einen echten Mehrwert schaffen. Dabei würde der Pendlerdruck auf unsere Stadt automatisch abnehmen und dies ganz ohne Zwangsmassnahmen.

### **Kontrolltätigkeit**

Durch die Zunahme der bewirtschafteten Parkflächen und die zu erwartende damit einhergehende Zunahme der Kontrolltätigkeit dürfen keinerlei Mehrausgaben zulasten des städtischen Haushaltes resultieren.

## **Parkierungsinfrastruktur**

Vor der Inkraftsetzung der vorliegenden Regelungen ist zwingend ein funktionierendes und getestetes elektronisches Bezahlsystem (Parkierungs-App) zu realisieren. Die vermehrte Bewirtschaftung von Parkplätzen darf unter keinen Umständen zu baulichen Massnahmen und daraus resultierenden Kosten wie beispielsweise durch Installation von Parkuhren, das Verlegen von Leitungen und dergleichen führen. Für uns ist die erfolgreiche Einführung einer Park-App zwingende Voraussetzung für die Einführung der vorliegenden Verordnungsänderungen.

## **Zentrumszonen**

Die Klassierung von Neuhegi als parkierungstechnische Zentrumszone erscheint angesichts der tatsächlichen Verhältnisse vor Ort geradezu als widersinnig und kontraproduktiv. Die Zentrumsentwicklung in Neuhegi ist mehr Wunsch als Realität und eine Verschärfung des dortigen Parkregimes schadet einmal mehr den dort ansässigen Lokalen und Gewerbebetrieben. Wir halten es nicht für statthaft, dass das Festhalten am Wunsch und am gescheiterten Konzept der bi-polaren Stadt, nun den dort ansässigen Betrieben zum Nachteil gereichen soll. Im Gegenteil wäre es für Neuhegi und die weitere Entwicklung schädlich und gefährlich, wenn dort eine parkierungstechnische Zentrumszone eingerichtet würde.

## **Perimeter der Quartierzonen**

Die vorgeschlagenen Perimeter der Quartierzonen erscheinen uns zu weit gefasst und wir fordern diesbezüglich eine angemessene Überarbeitung und Begrenzung der Zonen auf die effektiven Quartierzentren.

## **Betriebszeiten / Bewirtschaftungszeiten**

Die Betriebszeiten (Bewirtschaftungszeiten) der kostenpflichtigen Parkplätze sind lediglich so auszugestalten, dass damit dem Pendlerdruck entgegengewirkt werden kann. Ausserhalb der Pendlerzeiten ist auf eine Bewirtschaftung zu verzichten und es sollen die normalen Regelungen für das Parkieren in der blauen Zone gelten. Konkret schlagen wir Bewirtschaftungszeiten von Montag bis Freitag, 06.30 Uhr bis 18.00 Uhr vor.

## **Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP)**

### **Art. 2 Begriffe**

2 Motorfahrzeug im Sinn dieser Verordnung ist jedes Strassenfahrzeug mit eigenem Antrieb. Den Motorfahrzeugen werden Anhänger gleichgestellt.

*Motorräder sollen auch weiterhin explizit ausgenommen werden. Es erschliesst sich uns nicht, wieso die platzsparenden Motorräder nun den Personen- und Lastwagen gleichgestellt werden sollen. Weiter sollen alle Ausnahmen abschliessend in der Verordnung geregelt sein und nicht durch den Stadtrat erlassen werden können.*

### **Art. 3 Kurzfristiges Parkieren in Stadt- und Quartierzentren**

1 In den Stadt- und Quartierzentren gemäss Art. 5 gilt das Abstellen eines Motorfahrzeugs auf einem gebührenpflichtigen Parkplatz während maximal 30 Minuten als kurzfristiges Parkieren.

*30 Minuten ist aus unserer Sicht zu kurz und fast etwas kleinlich. Wenn jemand Besorgungen und Einkäufe macht, so reichen 30 Minuten dafür oftmals kaum aus. Sogar ein einfacher Herrenfriseurbesuch dauert länger. Diese Regelung kommt einer weiteren Schwächung und Einschränkung des Gewerbes und der kleinen Läden in der Altstadt und den Quartierzentren gleich und wird das „Lädelersterben“ weiter forcieren und die grossen Einkaufszentren bevorteilen. Die SVP beantragt deshalb, dass das Parkieren bis 60 Minuten als kurzfristiges Parkieren gilt.*

3 Die Kontrollgebühr beträgt Fr. 1.- für 30 Minuten. Für das weniger als 30 Minuten dauernde Parkieren wird die Kontrollgebühr vom Stadtrat festgesetzt. Sie beträgt in den Zentrumszonen mindestens Fr. -.50.

*Für das Parkieren im Stadtzentrum sowie den Quartierzentren bis zu 30 Minuten soll lediglich eine Parkgebühr (dabei ist für den Bürger unerheblich ob Kontroll- oder Benutzungsgebühr) von Fr. 1.00 pro 30 Minuten erhoben werden, sprich eine Stunde Parkieren soll Fr. 2.00 kosten.*

#### **Art. 4 Längerfristiges Parkieren in Stadt- und Quartierzentren**

1 In den Stadt- und Quartierzentren gemäss Art. 5 gilt das Abstellen eines Motorfahrzeugs auf einem gebührenpflichtigen Parkplatz während mehr als 30 Minuten als längerfristiges Parkieren, wofür neben einer Kontroll- auch eine Benutzungsgebühr erhoben wird.

2 Die Kontrollgebühr beträgt Fr. 1.- für die ersten 30 Minuten und hernach Fr. 1.50 pro 60 Minuten.

3 Zusätzlich ist ab einer Dauer von 30 Minuten eine Benutzungsgebühr zu entrichten, deren Höhe vom Stadtrat festgesetzt wird. Sie beträgt grundsätzlich maximal Fr. 2.-, für schwere Motorwagen maximal Fr. 4.- für jeweils 60 Minuten.

*Sehen Sie bitte unsere Anmerkungen und Antrag zu Art. 3 Kurzfristiges Parkieren in Stadt- und Quartierzentren. Somit soll erst Parkieren ab 60 Minuten als längerfristiges Parkieren gelten.*

*Für das Parkieren im Stadtzentrum sowie den Quartierzentren soll lediglich eine Parkgebühr (dabei ist für den Bürger unerheblich ob Kontroll- oder Benutzungsgebühr) von Fr. 1.00 pro 30 Minuten erhoben werden, sprich eine Stunde Parkieren soll Fr. 2.00 kosten, zwei Stunden Parkieren kosten Fr. 4.00 und so weiter.*

*Dem Stadtrat sind weiter keinerlei Kompetenzen für die genaue Ausgestaltung und Höhe der Benutzungsgebühren zu übertragen. Dies aus grundsätzlichen Überlegungen heraus, die Ansätze sollen dies in der Verordnung transparent und sauber geregelt werden.*

*Es gibt keine Notwendigkeit und keine stichhaltigen Gründe, welches es notwendig machen, dass der Stadtrat die Verkehrs- und Parkplatzpolitik ohne demokratische Prozesse und die saubere Regelung in einer Verordnung gestalten soll.*

#### **Art. 5 Stadtzentren und Quartierzentren**

1 Als Stadt- und Quartierzentren im Sinne dieser Verordnung werden die folgenden Gebiete gemäss Plänen im Anhang festgelegt:

- a) Zentrumszone Innenstadt (Anhang 1)  
Das ganze Stadtgebiet wird hinsichtlich monetärer Bewirtschaftung in die drei Kategorien Stadtzentren, Quartierzentren und übriges Stadtgebiet eingeteilt, zusätzlich werden spezielle Zielorte definiert.
- b) Zentrumszone Neuhegi (Anhang 2)
- c) Quartierzentrum Töss (Anhang 3)
- d) Quartierzentrum Wülflingen (Anhang 4)
- e) Quartierzentrum Seen (Anhang 5)
- f) Quartierzentrum Oberwinterthur (Anhang 6)

3 In den beiden Zentrumszonen sind ausschliesslich gebührenpflichtige Parkplätze anzubieten.

*Die Klassierung von Neuhegi als parkierungstechnische Zentrumszone erscheint angesichts der tatsächlichen Verhältnisse vor Ort geradezu als widersinnig und kontraproduktiv. Die Zentrumsentwicklung in Neuhegi ist mehr Wunsch als Realität und eine Verschärfung des dortigen Parkregimes schadet einmal mehr den dort ansässigen Lokalen und Gewerbebetrieben. Wir halten es nicht für statthaft, dass das Festhalten am Wunsch und am gescheiterten Konzept der bi-polaren Stadt, nun den dort ansässigen Betrieben zum Nachteil gereichen soll. Im Gegenteil wäre es für Neuhegi und die weitere Entwicklung schädlich und gefährlich, wenn dort eine parkierungstechnische Zentrumszone eingerichtet würde.*

*Die Zentrumszone soll sich auf das Stadtzentrum beschränken, aus unserer Sicht wäre es allenfalls nicht einmal notwendig Neuhegi als Quartierzentrum zu definieren. Wenn dies aber doch so umgesetzt wird, dann muss der Perimeter des Quartierzentrums massiv verkleinert werden, dieser ist so wie aktuell vorgeschlagen, absurd weit gefasst.*

### **Art. 7 Vollzug**

2 Er kann in besonderen Fällen Ausnahmen von der Gebührenpflicht oder der Parkzeitbeschränkung gestatten. Der Stadtrat ist weiter ermächtigt, bestimmte Kategorien von Motorfahrzeugen von der Gebührenpflicht auszunehmen.

*Abs. 2 ist ersatzlos zu streichen, Dem Stadtrat sind keinerlei Kompetenzen für die Gewährung von Ausnahmen und Parkzeitbeschränkungen zu erteilen. Dies aus grundsätzlichen Überlegungen heraus, die Ansätze sollen dies in der Verordnung transparent und sauber geregelt werden. Es gibt keine Notwendigkeit und keine stichhaltigen Gründe, welches es notwendig machen, dass der Stadtrat die Verkehrs- und Parkplatzpolitik ohne demokratische Prozesse und die saubere Regelung in einer Verordnung gestalten soll.  
Tor öffnet.*

## **Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in der Blauen Zone (PBZ)**

### **Art. 2 Grundsatz**

Kommentar zu Art. 2: Da das Parkierungsregime Blaue Zone grossflächig eingeführt werden soll, ist stadtweit die Schaffung von rund 20 sog. «Anwohnerzonen» vorgesehen, in denen mit der entsprechenden Parkierungsbewilligung zeitlich unbeschränkt parkiert werden darf. Grundsätzlich berechtigt eine Bewilligung nur zum zeitlich unbeschränkten Parkieren in einer genau bestimmten Anwohnerzone. Damit soll sichergestellt werden, dass der Bewilligungsinhaber nur in der Nähe seines Wohnortes bzw. des Geschäftsdomizils von der Anwohnerbevorzugung profitieren kann. Es soll mit anderen Worten verhindert werden, dass die Bewilligung für innerstädtisches Pendeln vom Wohnort zum Arbeitsort genutzt wird.

*Die durch den Stadtrat formulierte Absicht, innerstädtisches Pendeln zu verhindern trägt der ideologisch bereinigten Lebensrealität in unserer Stadt sowie der Arbeitsalltag vieler Handwerker kaum Rechnung. Diese Absicht ist rein ideologisch gefärbt und benachteiligt Gewerbetreibende, welche zur Ausübung ihrer Tätigkeit auf ein Fahrzeug angewiesen sind, in einer fragwürdigen und sehr störenden Weise, benachteiligt eine grosse Bevölkerungsgruppe und schränkt die Freiheit unserer Bürgerinnen und Bürger weiter ein. Dass solche Umerziehungsmassnahme nicht funktionieren, zeigen die Zahlen des Modalsplits ja wunderschön auf. Anstatt repressive Massnahmen gegen den MIV wäre es wohl ratsamer den ÖV zu stärken und attraktiver zu gestalten. Unnütze Massnahmen gegen den MIV treffen nämlich besonders all jene Personen, welche auf das Auto angewiesen sind, wie eben beispielsweise Handwerker.*

*Die SVP fordert hier klar, dass auf solche Absichten verzichtet wird und die entsprechenden Kommentare angepasst werden.*

### **Art. 3 Parkierungsbewilligung für Anwohnende und ansässige Betriebe**

4 Keine Parkierungsbewilligung erhalten Personen und Betriebe, welche in Liegenschaften domiziliert sind, für die die minimal erforderliche Parkplatzzahl herabgesetzt wurde.

*Wir unterstützen Art. 3, Abs. 4 ausdrücklich und möchten diesen unverändert in die Verordnung übernehmen. Wir stimmen diesen Überlegungen und den Ausführungen des Stadtrates ausdrücklich zu.*

### **Art. 4 Parkierungsbewilligung für Gewerbetreibende**

Kommentar: Gewerbetreibende, welche im Auftrag von Anwohnenden oder ansässigen Betrieben regelmässig in der neu flächendeckend einzuführenden Blauen Zone eine Dienstleistung erbringen, erhalten eine Bewilligung für diejenigen Fahrzeuge, welche aus betrieblichen Gründen zwingend in der Nähe des Einsatzortes abgestellt werden müssen.

*Im Kommentar, in den Überlegungen und den auf die Inkraftsetzung folgenden Ausführungen ist auf den Begriff „regelmässig“ und seine sinngemässe Anwendung zu verzichten. „Regelmässig“ ist nicht konkret definiert und öffnet der Willkür und Ungleichbehandlung Tür und Tor. Zudem trägt die im Kommentar formulierte Absicht des Stadtrates der Lebensrealität nicht Rechnung. Viele Gewerbetreibende und Handwerker haben viele Einzelaufträge oder unregelmässige Aufträge, sind aber auch für deren Ausführung auf Parkiermöglichkeiten bei ihren Kunden angewiesen.*

### **Art. 6 Anzahl Parkierungsbewilligungen**

In besonderen Fällen kann die Anzahl der Parkierungsbewilligungen pro berechnete Person oder berechtigtem Betrieb beschränkt werden.

*Artikel ist ersatzlos zu streichen. Dieser Artikel führt zur willkürlichen Behandlung aufgrund seiner schwammigen Formulierung.*

### **Art. 9 Gebühren**

2 Die Jahresgebühren betragen:

- a) Fr. 200.- bis Fr. 300.- für Parkierungsbewilligungen für Einwohnerinnen und Einwohner sowie ansässige Betriebe gemäss Art. 3 Abs. 1 und 2 (ohne gleichzeitiges Nachtparkieren);
- b) Fr. 50.- bis Fr. 100.- für Parkierungsbewilligungen für Einwohnerinnen und Einwohner sowie ansässige Betriebe gemäss Art. 3 Abs. 1 und 2 (bei gleichzeitigem Nachtparkieren);
- c) Fr. 200.- bis Fr. 400.- für Parkierungsbewilligungen für Gewerbetreibende gemäss Art. 4 mit Gültigkeit für ein Fahrzeug;
- d) Fr. 300.- bis Fr. 500.- für Parkierungsbewilligungen für Gewerbetreibende gemäss Art. 4 mit Gültigkeit für eines von max. fünf aufgeführten Fahrzeugen;
- e) Fr. 50.- bis Fr. 300.- für Sonderbewilligungen gemäss Art. 5.

*Wir fordern den Stadtrat auf, in der Verordnung konkrete Gebührenansätze und nicht Bandbreiten oder Rahmenansätze für die Gebühren festzulegen. Allenfalls notwendige Anpassungen der Gebühren sollen nicht durch den Stadtrat erfolgen, sondern im normalen demokratischen Prozess.*

*Die vorgeschlagenen Gebühren sind massiv zu hoch angesetzt. Es erscheint uns, dass die Gebührenhöhe nicht auf dem effektiven Verwaltungsaufwand basiert, sondern eine politische Komponente enthält, welche sich wiederum gegen den MIV richtet. Dies ist bei Gebühren nicht statthaft. Diese hohen Gebühren belasten unnötigerweise unsere ansässigen Gewerbebetriebe und KMU, welche Steuern zahlen und Arbeitsplätze schaffen.*

*Die SVP fordert daher, dass die Jahresgebühr einheitlich bei Fr. 200.00 festgelegt wird.*

Kommentar zu lit. c und d: Die Kosten von heute Fr. 80.- für eine Parkierungsbewilligung für Gewerbetreibende (Gewerbebewilligung für alle Zonen) stehen in einem Missverhältnis zum Nutzen, welcher Bewilligungsinhabende aus der Bewilligung ziehen und sollen bezüglich Höhe mit anderen Städten vergleichbar sein.

*Diese Argumentation des Stadtrates muss als Affront gegen jeden kleinen Handwerker, Gewerbetreibenden und auf Fahrzeuge angewiesene KMU verstanden werden. Der Inhaber einer solchen Bewilligung zieht primär nur den Nutzen daraus, dass er seiner geschäftlichen Tätigkeit überhaupt nachgehen kann. Die Stadt aber zieht aus dieser geschäftlichen Tätigkeit den Nutzen von Arbeitsplätzen und Steuererträgen. Somit ist auf solche Kommentare und die entsprechende Umsetzung selbstverständlich zu verzichten.*

*Des Weiteren erwarten wir vom Stadtrat, dass er die Verordnung so ausgestaltet, dass Jahresbewilligungen nur inländischen Betrieben ausgestellt werden und ausländische Betriebe maximal Tagesbewilligungen erwerben können.*

3 Die Gebühren für Tagesbewilligungen betragen Fr. 10.- bis Fr. 20.-.

*Wir fordern den Stadtrat auf, in der Verordnung konkrete Gebührenansätze und nicht Bandbreiten oder Rahmenansätze für die Gebühren festzulegen. Allenfalls notwendige Anpassungen der Gebühren sollen nicht durch den Stadtrat erfolgen, sondern im normalen demokratischen Prozess.*

*Die vorgeschlagenen Gebühren sind massiv zu hoch angesetzt. Es erscheint uns, dass die Gebührenhöhe nicht auf dem effektiven Verwaltungsaufwand basiert, sondern eine politische Komponente enthält, welche sich wiederum gegen den MIV richtet. Dies ist bei Gebühren nicht statthaft. Diese hohen Gebühren belasten unnötigerweise unsere ansässigen Gewerbebetriebe und KMU, welche Steuern zahlen und Arbeitsplätze schaffen.*

*Die SVP fordert daher, dass die Gebühr für eine Tagesbewilligung auf Fr. 10.00 angesetzt wird.*

## **Nachparkierverordnung (NPV)**

### **Art. 2 Bewilligungspflicht**

Das regelmässige Abstellen von mehrspurigen Motorfahrzeugen oder Fahrzeuganhängern nachts zwischen 24.00 Uhr und 07.00 Uhr auf öffentlichem Grund oder auf allgemein zugänglichen städtischen Parkplätzen ist bewilligungspflichtig.

*Wir laden den Stadtrat ein, im Vergleich zu heute ein engmaschigeres Kontrollregime zu etablieren, welches aber eine weitgehende Gleichbehandlung aller sicherstellt.*

### **Art. 3 Berechtigte**

2 Keine Bewilligung erhalten Personen, welche in Liegenschaften domiziliert sind, für welche die minimal erforderliche Parkplatzzahl herabgesetzt wurde.

*Wir begrüssen und unterstützen diese Regelung explizit. Interessant dürfte die entsprechende Durchsetzung sein und wie die Stadt sicherstellen will, dass diese Fahrzeughalter nicht einfach wild parkieren.*

## Art. 7 Vollzug

2 Die Durchführung von Kontrollaufgaben kann an geeignete Dritte übertragen werden.

*Die Kontrollaufgaben sind nach wie vor der Stadtpolizei Winterthur zu übertragen und durch diese durchzuführen. Neben der erforderlichen Unabhängigkeit und Rechtmässigkeit durch deren Status als Polizistinnen und Polizisten dienen diese nächtlichen Kontrollfahrten durch die Quartiere auch der präventiven Sicherheit.*

## Antworten zum Fragenkatalog Vernehmlassung

### A. Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP)

1. Befürworten Sie, dass auch weiterhin für das kurzfristige Parkieren in einer Zentrumszone eine Mindestgebühr (Kontrollgebühr) bezahlt werden muss? Art. 3 Abs. 3 Satz 3 E-VgP

*Antwort:*

*Nein. Das kurzfristige Parkieren in Zentrumszonen soll grundsätzlich gebührenbefreit sein, sprich es sind auch keine Kontrollgebühren zu erheben.*

2. Sind Sie damit einverstanden, dass in den Stadt- und Quartierzentren das Abstellen eines Motorfahrzeugs für eine Dauer von mehr als 30 Minuten (heute: 60 Minuten) als längerfristiges Parkieren gilt, so dass dafür auch eine Benutzungsgebühr verlangt werden kann? Art. 4 Abs. 1 und 3 E-VgP

*Antwort:*

*Nein. Wir sprechen uns klar für die Beibehaltung der 60 Minuten-Regelung aus.*

3. Sind Sie mit der Regelung einverstanden, wonach der Grosse Gemeinderat einen Maximalbetrag für die Benutzungsgebühr bestimmt und der Stadtrat bis zu dieser Limite die Parkgebühren lenkungswirksam festlegen und der weiteren Entwicklung entsprechend flexibel anpassen kann? Art. 4 Abs. 3 E-VgP

*Antwort:*

*Nein. Gebühren und damit auch Parkgebühren sind Entschädigungen für eine Leistung beziehungsweise den Bezug einer Leistung. Keinesfalls aber sind Gebühren als Lenkungs-massnahme zu missbrauchen. Der Missbrauch dieser Gebühren und deren Höhe als Umerziehungsmassnahme lehnen wir aus grundsätzlichen und freiheitlichen Überlegungen ab. In der Verordnung sollen die genauen Ansätze durch den Grossen Gemeinderat geregelt werden und dem Stadtrat sind keine Kompetenzen zu übertragen.*

4. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen (Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t) die maximale Benutzungsgebühr höher angesetzt wird als für leichte Motorfahrzeuge? Art. 4 Abs. 3 E-VgP

*Antwort:*

*Nein, das behindert und belastet ganz direkt das Gewerbe, KMU und die Wirtschaft. Das ist ein komplett falscher Ansatz.*

5. Sind Sie damit einverstanden, dass in den beiden Zentrumszonen ausschliesslich gebührenpflichtige Parkplätze angeboten werden? Art. 5 Abs. 3 E-VgP

*Antwort:*

*Nein, wir akzeptieren dieses Vorgehen in der Zentrumszone Altstadt. Hingegen ist Neuhegi ist in diesem Kontext definitiv nicht als Zentrumszone zu betrachten und soll wie höchstens wie ein Quartierzentrum behandelt werden. Die Zentrumsentwicklung in Neuhegi ist mehr Wunsch als Realität und eine unnötige Verschärfung des Parkierungsregimes schadet den dort ansässigen Lokalen und Betrieben noch mehr und wird die weitere Zentrumsentwicklung massiv behindern.*

6. Sind Sie einverstanden mit der Festlegung der Grenzen der beiden Zentrumszonen (wo für das Parkieren auf öffentlichem Grund Kontroll- und ab 30 Minuten auch Benutzungsgebühren verlangt werden)?

- a) Zentrumszone Innenstadt

*Antwort:*

*Nein, die Gebühren sind einheitlich auszugestalten und müssen aus Einfachheits- und Verständlichkeitsgründen nicht in Kontroll- und Benutzungsgebühr unterteilt werden. Ein einheitlicher Ansatz wie wir vorstehend verlangen reicht völlig aus.*

- b) Zentrumszone Neuhegi

*Antwort:*

*Nein, wir akzeptieren dies in der Zentrumszone Altstadt. Neuhegi ist in diesem Kontext nicht als Zentrumszone zu betrachten und soll höchstens wie ein Quartierzentrum behandelt werden.*

7. Sind Sie einverstanden mit der Festlegung der Grenzen der vier Quartierzentren (wo für das Parkieren auf öffentlichem Grund Kontroll- und ab 30 Minuten auch Benutzungsgebühren verlangt werden können - aber auch bloss zeitlich beschränktes Parkieren «Blaue Zone» möglich ist)?

- a) Quartierzentrum Töss
- b) Quartierzentrum Wülflingen
- c) Quartierzentrum Seen
- d) Quartierzentrum Oberwinterthur

*Antwort:*

*Nein. Wir unterstützen zwar die Einführung der vier Quartierzentren (plus Neuhegi wie von uns gefordert), aber die entsprechenden Grenzen sind zu weit gefasst und müssen adäquat verkleinert werden.*

8. Befürworten Sie, dass der Stadtrat für das längerfristige Parkieren an speziellen Zielorten je nach der konkreten Situation neben der Kontroll- auch eine Benutzungsgebühr festlegen kann?

*Antwort:*

*Ja, unter dem Vorbehalt, dass in der Verordnung die „speziellen Zielorte“ genau spezifiziert und definiert werden. Einem Blankoscheck zu Händen des Stadtrates werden wir nicht zustimmen.*

9. Neu soll das Parkieren von allen Motorfahrzeugen für gebührenpflichtig erklärt werden. Ausnahmen - wie im bisherigen Art. 2 Abs. 2 VgP «Motorfahräder» - sollen nicht mehr einzeln in der Verordnung aufgeführt werden. Vielmehr soll der Stadtrat ermächtigt werden, einzelne Kategorien von Motorfahrzeugen von der Gebührenpflicht auszunehmen, um so flexibel auf die weitere Entwicklung reagieren zu können. Sind Sie mit einer solchen Regelung einverstanden?

*Antwort:*

*Nein, Motorräder als gute und effiziente Variante zum Personenwagen sollen weiterhin explizit ausgenommen sein. Zudem sind die Ausnahmen abschliessend in der Verordnung zu regeln und dem Stadtrat sind keine Kompetenzen zu übertragen.*

## **B. Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (PBZ)**

1. Sind Sie damit einverstanden, dass - entsprechend der bisherigen Praxis - Einwohnerinnen und Einwohner sowie Betriebe, deren Wohnsitz oder Betriebsdomizil in einer Zentrumszone gemäss Art. 5 VgP liegt (in denen es künftig ausschliesslich monetär bewirtschaftete Parkfelder geben soll), eine Parkierungsbewilligung für das zeitlich unbeschränkte Parkieren in einem benachbarten Gebiet mit Anwohnerbevorzugung beziehen können?

*Antwort: Ja*

2. Befürworten Sie, dass - der heutigen Praxis entsprechend – ausdrücklich festgelegt wird, dass berechnete Personen und Betriebe für Besuchende und Kundschaft Tagesbewilligungen beziehen können?

*Antwort:*

*Ja, aber unter dem Vorbehalt, dass für den Erwerb der Bewilligung eine einfache, für den Benutzer kostenlose elektronische Lösung (Standard-App, keine Eigenentwicklung) vorliegt. Erst dann darf das Regime eingeführt werden.*

3. Gemäss bisheriger Praxis erhalten Gewerbetreibende, welche im Auftrag von Anwohnenden oder ansässigen Betrieben regelmässig Dienstleistungen erbringen, für die sie zwingend auf ein Fahrzeug angewiesen sind (bspw. Werkstattwagen), eine Parkierungsbewilligung für alle Gebiete mit Anwohnerbevorzugung. Sind Sie damit einverstanden, dass diese bewährte Praxis in der Verordnung verankert wird?

*Antwort:*

*Der Begriff "regelmässig" ist zu streichen, da dies zu willkürlicher Behandlung führt. Ganz grundsätzlich sind dem Gewerbe und den ansässigen Betrieben die Bewilligungen sehr grosszügig und ohne Bürokratische Hürden zu erteilen.*

4. Macht es aus Ihrer Sicht Sinn, dass in besonderen Fällen, bspw. wenn eine Person gleich mehrere Fahrzeuge besitzt, die Anzahl Bewilligungen pro Berechtigtem / Berechtigter beschränkt werden kann?

*Antwort:*

*Nein, wir sehen keinerlei Nutzen für eine solche Einschränkung. Im Gegenteil diese Einschränkung erhöht unnötigerweise den Verwaltungsaufwand und führt zur willkürlichen Behandlung.*

5. Sind Sie mit der Regelung einverstanden, wonach der Grosse Gemeinderat einen Gebührenrahmen für die verschiedenen Parkierungsbewilligungen setzt, in dessen Bandbreite der Stadtrat die einzelnen Gebühren festlegt und der weiteren Entwicklung folgend flexibel anpassen kann?

*Antwort:*

*Nein, der Grosse Gemeinderat als Legislative soll im Rahmen der Verordnung die konkreten Gebühren festlegen. Dem Stadtrat sind in dieser Sache keine Kompetenzen zuzuweisen.*

6. Sind Sie damit einverstanden, dass Anwohnenden und ansässigen Betrieben, die bereits vergleichsweise hohe Gebühren für das nächtliche Dauerparkieren zahlen, die Bewilligung zum tagsüber unbeschränkten Parkieren in der Blauen Zone zu einem reduzierten Tarif abgegeben wird?

*Antwort: Ja*

7. Sind Sie damit einverstanden, dass dem Stadtrat die Kompetenz eingeräumt wird, andere Formen der Parkierungsberechtigung als eine Parkkarte einzuführen?

*Antwort:*

*Ja, dies ist aus unserer Sicht sogar zwingende Voraussetzung für alle Anpassungen im Rahmen dieser Revision. Ohne eine moderne, einfache, elektronische Lösung (Parkier-App) darf der Stadtrat die vorgeschlagenen Anpassungen am gesamten Parkierregime keinesfalls umsetzen.*

*Zudem haben die anderen Formen der Parkierungsberechtigung vollständig kostenneutral auszufallen, dürfen den Verwaltungsaufwand nicht erhöhen und für die Nutzer muss die neue Lösung zwingend einfacher und weniger aufwändig sein. Es ist ein funktionierendes App aus dem freien Markt zu beschaffen und selbstverständlich auf teure Eigenlösungen zu verzichten.*

8. Befürworten Sie, dass die rechtlichen Grundlagen für eine kombinierte Bewilligung Anwohnerbevorzugung/Nachtparkieren geschaffen wird?

*Antwort: Ja*

### C. Nachtparkierverordnung (NPV)

1. Sind Sie mit der Regelung einverstanden, dass der Grosse Gemeinderat auch für Bewilligungen zum Nachtparkieren einen Gebührenrahmen setzt, in dessen Bandbreite der Stadtrat die einzelnen Gebühren festlegt und demnach flexibel anpassen kann?

*Antwort:*

*Nein, der Grosse Gemeinderat als Legislative soll im Rahmen der Verordnung die konkreten Gebühren festlegen. Dem Stadtrat sind in dieser Sache keine Kompetenzen zuzuweisen.*

2. Sind Sie damit einverstanden, dass die Durchführung von Kontrollaufgaben (nicht die Ahndung allfälliger Verstösse) an geeignete Dritte übertragen werden kann?

*Antwort:*

*Nein. Die Kontrollaufgaben sind nach wie vor der Stadtpolizei Winterthur zu übertragen und durch diese durchzuführen. Neben der erforderlichen Unabhängigkeit und Rechtmässigkeit durch deren Status als Polizistinnen und Polizisten dienen diese nächtlichen Kontrollfahrten durch die Quartiere auch der präventiven Sicherheit.*

Besten Dank für die Möglichkeit einer Stellungnahme. Wir erwarten in der Folge vom Stadtrat, dass er diese drei Verordnungen bürgerfreundlich in einer Verordnung zusammenfasst, auf die flächendeckende Einführung der blauen Zonen verzichtet, die Zentrums- und Quartierzonen nochmals überarbeitet und die Gebührenhöhe wie vorgeschlagen festlegt. Zudem sind die Gebühren abschliessend und konkret in der Verordnung durch den Grossen Gemeinderat festzulegen und der Stadtrat soll auf die gewünschten Gebührenrahmen verzichten.

Für Rückfragen:

Markus Reinhard, Gemeinderat, 079 675 19 76, reinhard@gmx.ch

Freundliche Grüsse

SVP Stadt Winterthur



Markus Reinhard  
Gemeinderat



Simon Büchi  
Gemeinderat  
Parteipräsident