



KANTONALER GEWERBEVERBAND ZÜRICH

**Baudirektion des Kantons Zürich**

Generalsekretariat Stab  
"Vernehmlassung PBG"  
Walcheplatz 2  
Postfach  
8090 Zürich

Zürich, 10. Dezember 2009

**Änderung des Planungs- und Baugesetzes (PBG); Vernehmlassung zum Vorentwurf (Teilbereich "Parkierungsregelung und stark verkehrserzeugende Nutzung")**

Sehr geehrter Herr Regierungsrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir freuen uns, dass der Kantonale Gewerbeverband Zürich KGV zum heiklen Thema Parkierungsregelung zur Vernehmlassung beigezogen wurde. Gerne nehmen wir wie folgt Stellung.

**Allgemeines**

Es ist erfreulich, dass die Parkplatzregelung nicht mehr nur auf der Basis einer Weisung, sondern auf Gesetzes- und Verordnungsstufe geregelt wird. Ebenso weiss der KGV zu schätzen, dass sich die Parkplatzregelung neu primär nach dem PBG und der kantonalen Parkplatzverordnung (PPV) richtet, den Gemeinden aber noch ergänzende Möglichkeiten offen stehen.

Verkehrspolitik und Verkehrsplanung über die Parkplatzregelung erreichen zu wollen, scheint uns das falsche Mittel. Weniger Parkplätze verursachen höchstens mehr unerwünschten Suchverkehr. Die Möglichkeit, genügend Parkplätze auf privatem Grund erstellen zu können, ist für die Vermieter von Wohn- wie auch von Gewerbeliegenschaften von hoher Wichtigkeit. Die Parkplatzmöglichkeiten sind bedeutende Entscheidungskriterien der Mieter, ob sie ein Objekt mieten oder nicht.

### **§ 242a Abs. 2 Kommunale Bestimmungen**

Der erste Satz ist ganz zu streichen oder dann muss auch die Möglichkeit der Erhöhung der Zahl darin enthalten sein. Auf jeden Fall zu streichen ist jegliche Veränderung bez. der minimal erforderlichen Zahl der Abstellplätze.

Soll der erste Satz bestehen bleiben, muss es folglich heissen: "...Die Gemeinden können die maximal zulässige Zahl der Abstellplätze gemäss der kantonalen Verordnung verringern oder erhöhen." Befürwortet wird aber grundsätzlich die Streichung. In Gebieten von stark verkehrserzeugenden Nutzungen ist es wichtig, dass die kommunale Flexibilität gewährleistet wird.

### **§ 242c Fahrtenmodell**

Die Einführung des Fahrtenmodells – auch wenn es auf freiwilliger Basis besteht – lehnt der KGV kategorisch ab. Die vorliegende Regelung des Fahrtenmodells ist weit ab von einem System, das praxistauglich wäre.

### **§ 242d Parkplatzgebührenpflicht**

Öffentlich zugängliche Parkplätze auf privatem Grund dürfen nicht zwingend einer Gebührenpflicht unterstellt werden. Dies wäre ein grober Verstoss gegen die verfassungsrechtlich geschützte Eigentumsgarantie. Geradezu in Lächerlichkeit ausarten würde diese Pflicht bei Grossverteilern und Einkaufszentren. Diese würden die Gebühr ohnehin über Boni, Gutscheine, Verbilligungen, usw. dem Kunden zurückerstatten. Also handelt es sich um eine Gebühr, die in der Praxis gar nicht durchsetzbar ist.

Auch für Ökologie und Luftreinhaltung – wofür die Gebührenpflicht ja eingesetzt würde – ist sie völlig wirkungslos, ja sogar kontraproduktiv, eine Lenkungswirkung ist bei solchen Regelungen noch nie zu beobachten gewesen. (Dazu die Studie der Universität St. Gallen zum Pizolpark und Pizolcenter Mels, Nov. 2008.)

### **§ 243a Erhaltung der Zweckbestimmung**

Ist aus der Sicht des KGV zu streichen. Es macht ja gerade Sinn, wenn Parkplätze tagsüber dem Gewerbe zur Verfügung stehen und nachts durch Bewohner und Restaurants genutzt werden können. Im Übrigen wäre auch eine solche Bestimmung ein nicht tolerierbarer Eingriff in die Eigentumsfreiheit.

### **§ 243d Übertragung von Abstellplätzen**

Ist vollumfänglich zu streichen. Der Grundsatz heisst, alles, was nicht verboten ist, ist erlaubt. Dazu braucht es nicht noch eine umständliche Formulierung im Gesetz. Ein Verbot aber würde - wie bei der Zweckbestimmung (§ 243a) - die Eigentumsfreiheit in erheblichem Masse tangieren.

### **§ 246 Abs. 1-4, § 247 Abgaben für fehlende Abstellplätze**

Es steht eindeutig fest, diese Fonds haben sich nicht bewährt. Sie sind abzuschaffen und aufzulösen. In den Übergangsbestimmungen ist eine Frist für die Auflösung zu fixieren. Die Gelder sind den Einzählern bzw. den gegenwärtigen Eigentümern der betroffenen Liegenschaft für die die Abgabe geleistet wurde, zurückzuerstatten.

Es wurde bislang praktisch keine der erwähnten Gemeinschaftsanlagen erstellt. Die Eigentümer und Vermieter haben für ihre Mieter in öffentlichen Parkhäusern – die ohne Fondsmittel erstellt wurden, Parkplätze gemietet und für die fehlenden Abstellplätze daher zweimal bezahlt.

## **§ 11 PPVO Abstellplätze für Fahrräder**

Bei Neubauten wird eine genügende Anzahl Abstellplätze für Fahrräder seit längerem integriert. Und zwar nicht wegen gesetzlicher Grundlagen, sondern weil der Markt dies verlangte. Es ist auch der Markt, der bei bestehenden Bauten bei Renovationen und eventuellen Umnutzungen Abstellplätze für Fahrräder verlangt. Es muss aber Sinn machen und kann nicht sein, dass pro Wohnung, in der hoch betagte Rentner wohnen, 2 Fahrradplätze erstellt werden müssen. Die Regelung der Fahrrad-Abstellplätze in privaten Liegenschaften ist in der Verordnung zu streichen und dem Eigentümer und Vermieter zu überlassen.

Die Bemerkung sei erlaubt, dass die zu Behinderungen führenden Velo-Chaos ausschliesslich auf dem öffentlichen Grund stattfindet und dies trotz Regelung in der Verordnung.

Es würde uns freuen, wenn unsere Anregungen in die weiteren gesetzgeberischen Arbeiten aufgenommen würden.

Freundliche Grüsse



Martin Arnold, Geschäftsleiter