

5. Planungs- und Baugesetz, Parkierung

Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 11. Juni 2024

KR-Nrn. 341a/2029 und 171a/2020

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der Kommission für Planung und Bau (KPB): Die parlamentarischen Initiativen haben eine lange und durchaus intensive Beratungszeit hinter sich – einmal mehr, möchte man fast sagen. Die Kommission für Planung und Bau hat beide PI bis zu ihrem jeweiligen vorbehaltenen Beschluss einzeln beraten. Auf die Beratung der PI Schweizer (*Thomas Schweizer, KR-Nr. 171/2020*) entfielen total 17 Sitzungstermine, auf die Beratung der PI Meier (*Florian Meier, KR-Nr. 341/2019*), deren 14. Jeweils acht Termine wurden der gemeinsamen Beratung gewidmet. Beide Erstinitianten haben ihr Recht auf Anhörung wahrgenommen. Ich gehe zuerst einzeln auf die Historie der Behandlung der beiden PI in der KPB bis zum Erlassentwurf ein.

Das Ziel der PI von Florian Meier war eine Änderung des PBG (*Planungs- und Baugesetz*) zu Paragraf 242. Mit dieser PI sollte aus Sicht der Initianten das Manko wettgemacht werden, dass Veloabstellplätze beim Bauen vergessen gingen. Im Verhältnis zu früher sei das Bedürfnis nach ausreichenden und gut zugänglichen Veloabstellplätzen heute aber durchaus gegeben. Im Laufe der Beratungen kristallisierte sich heraus, dass die KPB das Thema von Abstellplätzen in einer breiteren Auslegeordnung diskutieren wollte. Der Fokus wandte sich von den Veloabstellplätzen hin zu einer gesamtheitlicheren Betrachtung der Parkierungsregelung. Dies führte zu einer Art Rahmenbetrachtung der Paragraphen 242 bis 247 PBG und damit zu ausgedehnten Beratungen mit etlichen Antragsvarianten. Dabei wurde auch diskutiert, dass die 2018 überarbeitete Parkplatzwegleitung der Baudirektion von 1997 zwar sowohl Empfehlungen für Parkplätze für Motorfahrzeuge wie für Veloabstellplätze macht, die Wegleitung aber wegen des damals sehr breiten Widerstandes nie in eine Verordnung überführt werden konnte und dass es damit keine generelle Lösung für Veloabstellplätze oder andere Verkehrsmittel gibt.

Im Moment ist es so, dass die Gemeinden ein Minimum an Parkplätzen festlegen müssen. Ein Maximum festlegen können, aber müssen sie nicht. Gemeinden und Grundeigentümer, die gerne weniger Parkplätze erstellen würden, können dies heute nur über das komplexe Instrument eines Mobilitätskonzeptes machen. Grundsätzlich ist es ja auch so, dass die Anforderungen an Abstellplätze in städtischen oder ländlichen Gemeinden durchaus unterschiedlich sind. Weitere Fragen, die die KPB anschnitt, waren die mögliche Ausstattung von Abstellplätzen, beispielsweise mit Ladestationen, und die Wechselwirkung mit dem öffentlichen Raum, in welchem Fahrzeughalter, wenn sie denn keinen Parkplatz haben, ihre Fahrzeuge oft abstellen. Aufgrund der Diskussion in der Kommission wurden diverse Anträge formuliert, über die konsultativ abgestimmt wurde.

Ein Vorschlag beispielsweise zu Paragraf 244 sollte bewirken, dass die Abstellplätze für Velos und Leichtmotorfahrräder leicht zugänglich und in Eingangsnähe

sein müssen. Und ein neuer Absatz 4 sollte bestimmen, dass eine angemessene Anzahl an Stehplätzen mit Stromanschlüssen und für elektrische Motorfahräder, Leichtfahräder und Fahrräder mit einem den örtlichen Verhältnissen angemessenen Witterungs- und Diebstahlstutz auszustatten seien. Zudem wurde ein neuer Absatz 5 vorgeschlagen, womit bei stark verkehrserzeugenden Nutzungen eine Bewirtschaftung, eine mehrgeschossige Anordnung sowie Stromanschlüsse vorgeschrieben gewesen wären. Mit diesem Themenfächer war die Betrachtung tatsächlich breit ausgedehnt worden.

Im Anschluss fällte die KPB an ihrer Sitzung vom 5. Oktober 2021 einen vorbehaltenen Beschluss. Sie lehnte die ursprüngliche parlamentarische Initiative einstimmig ab, die Kommissionsmehrheit sprach sich für eine geänderte PI aus. Die PI Meier solle zum Anlass genommen werden, die Paragraphen 242 bis 244 PBG in Bezug auf Parkierungsmöglichkeiten anzupassen. Allerdings führte gerade die breite Auslegeordnung dazu, dass die Anträge in der KPB sehr kontrovers diskutiert wurden. Und es kamen zu den oben referenzierten Anträgen mehrere Varianten in die Vernehmlassung.

Am 25. Mai 2020 hatte Thomas Schweizer die parlamentarische Initiative betreffend «Erweiterung Zweckbindung Parkplatzersatzgabe» eingereicht. Auch das Ziel dieser PI war eine Änderung des PBG, und zwar des Paragraphen 247. Damit sollte die enge Zweckbindung des kommunalen sogenannten Parkplatzersatzgabefonds erweitert werden. Das Planungs- und Baugesetz verlangt in diesem Paragraphen, dass eine genügende Anzahl Veloabstellplätze geschaffen wird. Und sofern dies nicht möglich ist, soll eben ein Fonds gespiesen werden, der die Parkplatzersatzabgaben aufnimmt. Das ist in Paragraph 247 der Fall. Dieser Paragraph regelt auch, was mit dieser Ersatzabgabe zu geschehen hat.

Die KPB liess sich informieren, wie viele Gemeinden über einen solchen Fonds verfügen, den sie wegen der engen Zweckbindung nur schwerlich nutzen können. So sollen heute momentan circa 28 Millionen Franken ungenutzt auf Fondskonten liegen. Zum besseren Verständnis dieser Fragen hat die KPB Anhörungen durchgeführt. Sie begrüsst den GPV (*Gemeindepräsidienverband*), den HEV (*Hauseigentümerverband*), den VZGV (*Verein Zürcher Gemeindeschreiber und Verwaltungsfachleute*) und Casafair (*Verband für umweltbewusste und faire Wohneigentümerinnen und -eigentümer*). Insbesondere der für diese Fragestellung zentrale GPV äusserte sich kritisch zum Instrument des Parkplatzabgabefonds: Die enge Zweckbindung verhindere eine sinnvolle Nutzung und der GPV begrüsst eine Ausweitung des Nutzungsrahmens. Als problematisch wurde indes die nachträgliche Umwidmung bereits eingelagerter Fondsgelder betrachtet, auch etwas, was in der KPB diskutiert worden ist.

Eine Ausweitung des Fondszwecks fand indes breite Zustimmung und die KPB fällte an ihrer Sitzung vom 10. Mai 2020 den vorbehaltenen Beschluss und stimmte der PI Schweizer mit 8 zu 7 Stimmen zu. Auch aus dieser Beratung kamen mehrere Varianten in die Vernehmlassung. Aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs hatte die KPB auch entschieden, die beiden PI gemeinsam in die Vernehmlassung zu schicken. Das Ziel war, dass sie allenfalls in einer gemeinsa-

men Vorlage abgehandelt werden könnten. Im Anschluss an die sehr breit angelegte Vernehmlassung hat die KPB denn auch die Beratung in der neuen Legislatur gemeinsam wiederaufgenommen. Diese zweite Beratungsphase startete am 16. Januar 2024. Es musste darauf geachtet werden, dass neue Anträge nur zum Rahmen des bisherigen Betrachtungsgegenstandes, zu welchem die besagte Vernehmlassung durchgeführt worden war, eingereicht werden.

Heute befinden wir also über das Resultat der Beratungen mit dem vorliegenden Antrag der Änderung des PBG. Die Vernehmlassung, um dies nur ganz kurz zu streifen, zeichnete ein sehr heterogenes Bild. Zwar wurde grundsätzlich begrüsst, dass das Thema der Parkierung angegangen wird, inhaltlich aber gingen die Meinungen stark auseinander. Sie reichten von überwiegender Zustimmung für eine moderne Parkierungsvorlage bis zu vehementer Ablehnung, nicht zuletzt wegen der zu erwartenden Vollzugsprobleme. Die KPB hat, wie erwähnt, die beiden PI gemeinsam an acht Sitzungen beraten. In Kenntnisnahme der breiten Vernehmlassung – die Antworten umfassen ein fast 700-seitiges Dokument – und in Kenntnisnahme der Haltung der Regierung zu den einzelnen Anträgen wurden die KPB-Mitglieder aktiv und zogen nach Wiederaufnahme der Beratung diverse Anträge zurück.

Grundsätzlich konnte sich die Kommission auf einige wenige Vorschläge für revidierte Parkierungsregelungen einigen. In wesentlichen Fragen, wie der Flexibilisierung der Erstellungspflicht von Parkplätzen und der Ausdehnung der Wirkung auf alle Verkehrsmittel, herrschte Einigkeit. Zwei wichtige Grundsätze, den Gemeinden mehr Gestaltungsspielraum für Regelungen in ihren BZO (*Bau- und Zonenordnung*) zu geben, konnten erreicht werden. Die Gemeinden sollen neu bei den Vorgaben zur Parkierung mehr Flexibilität und damit die Möglichkeit erhalten, individuelle Lösungen zu erarbeiten. Das wird in Paragraf 242 Absatz 1 neu so geregelt, indem eben neu von «Abstellplätzen für Verkehrsmittel» gesprochen wird, statt dass einzelne Verkehrsmittel herausgehoben werden. Und zweitens bekommen die Gemeinden beim Einsatz der Mittel aus den Fonds der Parkplatzabgabe mehr Freiheit. Das soll mit dem Mehrheitsentscheid zu Paragraf 247 Absatz 1 erreicht werden.

Aus Sicht der KPB erschien es angezeigt, die erwähnte Flexibilisierung bei der Parkierungsregelung zu ermöglichen. Dies kommt sowohl den Gemeinden wie auch der Bauherrschaft zugute. So hat die bisherige Regelung, pro Wohneinheit ein Parkplatz, mancherorts eine Bauherrschaft vor Probleme gestellt. Solange nicht vom Minimum abgewichen werden konnte oder eben nur mittels eines Mobilitätskonzeptes, mussten auch beispielsweise ... (*Der Ratspräsident unterbricht die Votantin.*)

Ratspräsident Jürg Sulser: Frau Franzen, kommen Sie bitte zum Schluss.

Barbara Franzen fährt fort: Namens der KPB beantrage ich Ihnen Eintreten auf die Vorlage und Verabschiedung im Sinne der Kommissionsmehrheit. Ich werde zu den Minderheitsanträgen bei den Paragrafen 244 und 247 nochmals sprechen.

Peter Schick (SVP, Zürich): Die Kommissionspräsidentin hat dieses Geschäft nun ausführlich vorgestellt. Ich möchte mich aber trotzdem bei den jeweiligen Vertretern des Hochbauamts bedanken, die die unzähligen Fragen beantworteten und auch die Anträge aus rechtlicher Sicht prüften. Angefangen hatte es eigentlich, wie schon erwähnt, mit zwei Initiativen, die den Kanton aufforderten, das Parkplatzthema auf Liegenschaften neu zu denken. In der einen Initiative ging es darum, mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auf Kosten der Autoabstellplätze zu schaffen, und in der anderen, den Verwendungszweck der Gelder in den Parkplatzfonds der jeweiligen Gemeinden neu zu regeln. Daraus wurde ein Geschäft, das über drei Jahre lang, inklusive der Vernehmlassungen, in der KPB beraten wurde. Man kann im Nachhinein sagen: Es war ein Parkplatzgeschäft. Hier nun ideologisch, ob links oder rechts, zu denken, führt in eine Sackgasse. Das Thema ist viel zu komplex mit vielen Abhängigkeiten.

Am Anfang waren die Positionen klar bezogen. Man merkte auch, dass man so nicht weiterkommen kann. Es müssen alle von ihren Positionen ein wenig abrücken und offener denken. Die Antworten aus den Vernehmlassungen waren sehr unterschiedlich, von «gar nichts machen» bis zu «man soll etwas machen». Private Verbände waren eher dagegen, was auch begreiflich ist, geht es doch um einen Eingriff ins Eigentumsrecht, ums «nicht mehr machen können, was man will». Die Gemeinden waren mehrheitlich für die Anpassungen, auch wenn auf sie Arbeit zukommen wird bezüglich der BZO-Anpassungen. So wie die Synopse respektive der KPB-Antrag jetzt zur Abstimmung bereitsteht, ist es ein guter Kompromiss. Man kann sagen, dass der Kanton jetzt einen breit abgestützten Parkplatzkompromiss hat. Ich werde nun zu den einzelnen Artikeln die Meinung der SVP kundtun:

Den Minderheitsantrag zu Paragraf 243 Absatz 2 unterstützt die SVP. Für die SVP ist es wichtig, dass eine Erstellungspflicht für Parkplätze erhalten bleibt. Neu können die Gemeinden auf Antrag der Bauherrschaft diese auch tiefer ansetzen. Dies ist wichtig auch für das Gewerbe. Wo soll dieses sonst parkieren können?

Die Minderheitsanträge zu Paragraf 244 lehnt die SVP ab. Bei diesen Anträgen wird den Gemeinden erlaubt, die Ausführung der Abstellplätze noch genauer zu regeln, wie zum Beispiel überdachte und abschliessbare Abstellplätze für Fahrräder oder eine Erstellungspflicht für Ladestationen. Da würde der Eigentümer zu stark bevormundet werden für etwas, das er vielleicht gar nicht benötigt oder will. Den Kommissionsmehrheitsantrag zu Artikel 247 unterstützt die SVP. Auf Antrag der SVP können die Gelder in den Parkplatzfonds der Gemeinden neu für die Mobilität verwendet werden. Das Wort «Mobilität» ist heute ein Begriff, bei dem jedem klar ist, was gemeint ist. Dies trägt den veränderten Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung in den letzten 20 bis 30 Jahren Rechnung. Das gilt natürlich nur für die Gemeinden, die einen Fonds haben. Der Parkplatzfonds respektive die Ersatzabgabe in den Fonds bleibt bestehen und die Baubewilligung kann trotzdem erteilt werden. Die Gemeinden mit einem Parkplatzfonds können jetzt das Geld auch zielgerichteter einsetzen, was, wie schon erwähnt, den veränderten Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung Rechnung trägt. Den Minderheitsantrag zu Artikel 247 lehnt die SVP ab.

Die SVP steht weiterhin zu Parkplätzen, insbesondere auch für das Gewerbe. Auf privaten Grundstücken müssen auch in Zukunft Abstellplätze erstellt werden. Wir, die SVP, werden uns auch in Zukunft für den Schutz des Eigentums einsetzen: keine ideologische Bevormundung des Eigentümers. Das Planungs- und Baugesetz muss nicht immer mit neuen Artikeln aufgebläht werden, die das Bauen weiter verteuern. Das Gesetz soll möglichst schlank gehalten werden, denn das aktuelle Planungs- und Baugesetz ist ein gutes und erlaubt schon sehr viel. Mit diesem Antrag der KPB wird es ein wenig der heutigen Zeit entsprechend angepasst. Daher stimmen Sie, wie die SVP, dem Antrag der KPB zur Änderung der Parkierung zu. Der sogenannte kantonale Parkplatzkompromiss ist ein guter und passt in die jetzige Zeit hinein und auch in die Zukunft.

Andrew Katumba (SP, Zürich): Ich danke unserer Kommissionspräsidentin für die gute, verständliche Zusammenfassung dieser nicht ganz einfachen Vorlage, die sich über zwei Legislaturen erstreckte. Wir haben über drei Jahre daran gebissen und nun liegt entsprechend auch ein handfester Kompromiss vor.

Die bisherige Regelung zur Parkierung auf privaten Grundstücken ist veraltet und spiegelt nicht mehr die aktuellen Mobilitätsbedürfnisse wider. Die nun vorliegende Kompromisslösung bietet uns die Möglichkeit, die Parkierungsbestimmungen im Kanton Zürich zukunftsorientiert zu reformieren. Peter Schick hat es gesagt, wir haben da unsere Scheuklappen auf allen Seiten öffnen müssen und dafür danke ich auch der Gegenseite.

Die starre Definition der Anzahl Autoparkplätze pro Wohnfläche hat in vielen urbanen Gemeinden zu einem Überhang und Überangebot an Autoparkplätzen und einem Mangel an Abstellplätzen für alternative Fortbewegungsmittel geführt. Dies widerspiegelt nicht mehr die veränderten Mobilitätsgewohnheiten unserer Bevölkerung.

Seit Jahren zeichnet sich ein deutlicher Trend ab: Immer mehr Menschen verzichten auf ein eigenes Auto. Gründe hierfür sind die hervorragenden Alternativen, wie eine gut ausgebaute ÖV-Infrastruktur, Velos, E-Bikes und weitere Carsharing-Angebote. In den Städten Zürich und Winterthur besitzt mehr als die Hälfte der Haushalte kein eigenes Fahrzeug mehr. Dies reduziert den Bedarf an privaten Parkplätzen erheblich und unterstreicht die Notwendigkeit für eine flexible und bedarfsgerechte Parkierung auf Privatgrundstücken.

In der Stadt Zürich liegt der Motorisierungsgrad mit rund 324 Autos pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohnern deutlich unter dem kantonalen Durchschnitt von 475 Autos pro 1000 Einwohner. Dies sind die Zahlen von vor über vier Jahren, heute hat es sich wahrscheinlich nochmals verändert. Dies verdeutlicht den Bedarf an einer liberalen Flexibilisierung – Sie haben es gehört, einer liberalen Flexibilisierung – der Parkierungssituation, um den tatsächlichen Bedürfnissen der urbanen Bevölkerung gerecht zu werden.

Der nun vorliegende Kompromiss, der die beiden parlamentarischen Initiativen zusammenführt, stellt einen bedeutenden Fortschritt dar, indem der Begriff «Abstellplätze» auf sämtliche Verkehrsmittel erweitert wird. Schaffen wir eine gesetzliche Grundlage, die alle Arten der Fortbewegung einbezieht. Dies ist ein

wichtiger Schritt, um der zunehmenden Nutzung von Velos, E-Scooters, Lastenvelos, Rollern und anderen platzsparenden und weniger platzsparenden Verkehrsmitteln gerecht zu werden.

Ein zentraler Aspekt dieser Gesetzesanpassung ist die Förderung des autoarmen Wohnens im gesamten Kanton. Auf Antrag sollen Bauherren künftig die Möglichkeit erhalten, auf ihren Grundstücken weniger Autoparkplätze zu schaffen und stattdessen mehr alternative Abstellplätze anzubieten. Dies unterstützt nicht nur eine umweltfreundliche Mobilität, sondern trägt auch dazu bei, dass die Kosten für ungenutzte Parkplätze nicht mehr auf alle Mietparteien umgelegt werden müssen. Dadurch können wir ganz konkret preisgünstigeren Wohnraum schaffen und die Lebensqualität in unseren Städten und urbanen Gemeinden erhöhen. Die Hürden für die Erstellung von autoarmen Liegenschaften sollen für die Bauträger grundsätzlich so tief wie möglich sein, daher unterstützt die SP hier explizit den Antrag der SVP. Hierzu werde ich mich dann später in der Detailberatung nochmals äussern.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil des Kompromisses ist die Anpassung der Parkplatzerersatzabgabe. Gegenwärtig sind rund – wir haben es gehört – 28 Millionen Franken in zahlreichen gemeindeeigenen Fonds blockiert. Da die Gemeinden aufgrund der eng ausgelegten Fondsbestimmungen nur Parkraum schaffen dürfen, der Platz im öffentlichen Raum hierfür aber oftmals fehlt, sind die Gelder auf den Konten blockiert. Diese Mittel können künftig flexibler eingesetzt werden, um nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen, wie sichere Velo- und Fusswege, auszubauen. Dies fördert eine zukunftsgerichtete Mobilität und unterstützt unsere Bemühungen um eine nachhaltige Siedlungsentwicklung.

Ich komme zum Schluss: Dieser parteiübergreifende Kompromiss ist ein kleiner, jedoch bedeutender Meilenstein im Bauwesen. Er bietet eine ausgewogene und zukunftsorientierte Parkierungslösung, die den aktuellen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung gerecht wird und gleichzeitig den Weg für eine nachhaltige Entwicklung ebnet. Die SP-Fraktion begrüsst diese Vorlage ausdrücklich. Wir sind überzeugt, dass die Mobilität im Kanton Zürich dadurch nachhaltiger wird und gleichzeitig die Grundlage für preisgünstigeren Wohnraum geschaffen wird. Besten Dank.

Stephan Weber (FDP, Wetzikon): Gesetzesanpassungen bezüglich der Parkierung sind ein heisses Eisen. So wurde ich auch parteiintern darauf hingewiesen, dass man sich daran die Finger verbrennen kann. Die FDP hat sich trotzdem auf die Diskussion auf der Basis der beiden parlamentarischen Initiativen in der KPB eingelassen. Das Ziel der FDP war, eine grundlegende Anpassung im PBG im Sinne einer Liberalisierung, welche nicht mehr von starren Zahlen, sondern von flexibel nutzbaren Flächen ausgeht, zu erreichen.

Der Bedarf an Parkierungsflächen für die verschiedenen Verkehrsmittel ist sehr individuell und auch zwischen Stadt und Land sehr unterschiedlich. Mit einem Velokeller und einer Tiefgarage für Autos wird man heute den Anforderungen nur noch beschränkt gerecht. Ein Lastenvelo braucht eine Rampe und einen ähnlichen Parkplatz wie ein Auto, in einem Velokeller ist man damit hoffnungslos

verloren. Wir brauchen künftig flexibel nutzbare Abstellflächen für unsere Verkehrsmittel.

Diese Gesetzesvorlage bietet den Gemeinden und Städten die Chance, ihre Parkierungsvorschriften gezielt und gemäss ihren Bedürfnissen anzupassen. Es wäre aus meiner Sicht sehr wünschenswert, wenn in Zukunft in den BZO vermehrt flexibel nutzbare Abstellflächen ermöglicht würden. Der Kanton ist aufgefordert, die Richtlinien für die Parkierung zu überarbeiten. Die bereits erwähnte AWEL-Wegleitung (*Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft*) zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen, kann geschreddert werden, zum Glück ist nie eine Verordnung daraus entstanden. Wenn überhaupt noch notwendig, erwartet die FDP eine komplett überarbeitete Version, die der Liberalisierung gemäss dieser Gesetzesanpassung gerecht wird. Dadurch sollen die Gemeinden und Städte mehr Gestaltungsspielraum für flexiblere und liberalere Parkierungsverordnungen erhalten. Wir haben uns in der KBB in einem langen Prozess zusammengerauft und am Schluss auch Kompromissbereitschaft in den wichtigsten Punkten bewiesen. Wir werden in der folgenden Detailberatung trotzdem noch genügend Differenzen ausmehren dürfen.

Die Würze mancher Vorlagen liegt in den nicht mehr enthaltenen Anträgen, in dieser Vorlage ist dies auch so. Die FDP steht zum zäh ausgehandelten Kompromiss, auch wenn er in einigen Punkten schmerzt. Es ist die Aufgabe der Politik, Lösungen zu erarbeiten. Für die FDP steht im Vordergrund, dass wir mit dieser Gesetzesvorlage einen wichtigen Schritt für eine zukunftsgerichtete Parkierung ermöglichen. Die FDP wird auf die Vorlage eintreten.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Die GLP ist in dieser Vorlage für Eintreten. Die Geschichte dieses Vorstosses wurde ja bereits mehrfach erwähnt, und ich möchte auf drei Punkte eingehen, weshalb die GLP findet, dass wir hier eine gute Vorlage haben.

Der erste Punkt ist: Wir werden zukünftig nicht mehr nur von Autoabstellplätzen sprechen, sondern alle Verkehrsmittel aufnehmen. Dies widerspiegelt dann besser die Vielfalt, die heute bezüglich der unterschiedlichen Fahrzeuge besteht. Als zweiter Grund: Es wird für Bauherren und Gemeinden einfacher werden, von den Minimalvorgaben abweichen zu können. Dies kann beispielsweise bei Nachverdichtungen oder bei gut erschlossenen Überbauungen sinnvoll sein. Hier sollte es mehr Spielraum geben, und das Gesetz schafft diesen zusätzlichen Spielraum. Und der dritte Punkt ist: die Gemeindeautonomie stärken. Wir haben im Kanton Zürich eine grosse Vielfalt von kleinen ländlichen Gemeinden und grossen Städten, und die haben unterschiedliche Anforderungen. Diese Vorlage schafft hier schon ein bisschen mehr Gemeindeautonomie. Wir sind aber der Ansicht, dass die Gemeinden dies besser vor Ort regeln, und es sollte noch weitergehen. Entsprechend werde ich mich zu diesen Punkten auch bei den Minderheitsanträgen äussern.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Die Grünen haben mit zwei parlamentarischen Initiativen den Anstoss gegeben, die Parkierung im Planungs- und Baugesetz neu zu regeln. Das kann nach der Arbeit in der Kommission als geglückt bezeichnet werden. Einerseits soll dem Thema «Veloparkierung» mehr Gewicht verliehen werden. In einem zweiten Punkt geht es um die Parkplatzerstellungspflicht, welche liberalisiert werden soll, damit eben auch autoarme Nutzungen ermöglicht werden. Und schliesslich soll die Zweckbindung der Parkplatzerstattungsabgabe erweitert werden.

Bei den grundsätzlichen Anliegen konnte innerhalb der KPB eine Einigung erzielt werden. Es ist ein Kompromiss, und wie es solche Kompromisse an sich haben, fielen einige gute Ideen dann leider wieder weg. Bisher wurde in den kommunalen BZO beziehungsweise den kommunalen Parkplatzreglementen oft nur der Pflichtbedarf an Autoabstellplätzen geregelt. Für Veloabstellplätze gab es vielfach keine Bestimmungen. Mit der Streichung von «insbesondere Motorfahrzeuge» wird der Fokus der Abstellplätze weg vom Auto hin zur zunehmenden Anzahl Velos oder besser zu allen Verkehrsmitteln gelegt. Dabei sind auch E-Bikes, Transportvelos, Veloanhänger und weitere Fahrzeuge zu berücksichtigen. Die Bewilligungsbehörden müssen also alle Abstellanlagen anschauen. Mit der Forderung nach guter Zugänglichkeit der Abstellanlagen sind Veloplätze, welche nur umständlich, zum Beispiel über Treppen, erreicht werden können, nicht mehr bewilligungsfähig. Damit wird dem Anliegen der PI Meier Rechnung getragen.

Neu wird im PBG die Möglichkeit für autoarme Nutzungen geschaffen. Unabhängig von den jeweiligen Bestimmungen in den kommunalen Erlassen, kann im Baubewilligungsverfahren ein Antrag auf eine reduzierte Anzahl Autoabstellplätze gestellt werden. Es liegt dann in der Kompetenz der kommunalen Baubewilligungsbehörde zu definieren, aus welchen Gründen und mit welchen weiteren Massnahmen und Auflagen eine reduzierte Anzahl Autoabstellplätze ermöglicht werden soll. Der Grundsatz, dass keine Verlagerung der Parkierung in den öffentlichen Raum erfolgen darf, wird im Mehrheitsantrag der Kommission explizit festgehalten, im Minderheitsantrag nur implizit. Ich werde zu diesem Punkt nochmals das Wort ergreifen.

Die Regelung orientiert sich an der Regelung in der Stadt Zürich. Hier bestehen Wegleitungen und ein reicher Erfahrungsschatz in der Umsetzung. Davon können auch die übrigen Gemeinden im Kanton profitieren.

Von der neuen Regelung profitieren auch Umbauten, welche eine verdichtete Nutzung anstreben, zum Beispiel durch den Dachstockausbau mit einer neuen Wohnung oder mit dem Einbau einer Einliegerwohnung. In vielen BZO ist dieser Fall heute nur ungenügend geregelt. Solche Veränderungen werden verhindert oder erschwert. Überall dort, wo für jede zusätzliche Wohnung auch ein zusätzlicher Parkplatz erstellt werden muss und aus Platzgründen kein Parkplatz erstellt werden kann, muss eigentlich die Bewilligung verweigert werden. Neu sollen auch diese Bauten bewilligt werden können, vorausgesetzt, die Parkierung wird nicht auf den öffentlichen Grund verlagert.

Die Erweiterung der Zweckbindung des Parkplatzerstattungsfonds ermöglicht es den Gemeinden, auf dieses Geld zuzugreifen und es sinnvoll einzusetzen. Die Grünen

setzen sich dafür ein, dass von dem Geld, neben der bisherigen Zweckbindung, welche bestehen bleibt, neu auch der Fuss- und Veloverkehr profitieren kann. Das Geld soll für die Behebung der Lücken und Schwachstellen im kommunalen Fuss- und Velowegnetz verwendet werden. Mit der von der Mehrheit favorisierten Lösung für die Mobilität wird die Zweckbindung faktisch ausser Kraft gesetzt. Dies widerspricht der Logik eines Fonds mit Zweckbindung. Auch dazu werde ich noch ausführlicher sprechen.

Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch): Wir haben es gehört, die Kommission für Planung und Bau hat beide PI vor vielen Jahren zu Beginn separat beraten und sich anschliessend aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs dazu entschlossen, diese gemeinsam in die Vernehmlassung zu geben und anschliessend zusammen weiter zu beraten. Das Thema «Parkierung» scheint ein sehr emotionales zu sein. Die Diskussionen in der Kommission drehten sich intensiv um Fahrzeugabstellplätze, die Pflicht zur Erstellung solcher Plätze, deren Lage sowie die Ersatzabgaben. Besonders in diesem Bereich gab es zahlreiche Auseinandersetzungen. Umso erfreulicher ist es, dass es im Sommer dieses Jahres gelungen ist, den gordischen Knoten zu lösen, nicht nur durch drastische Massnahmen, sondern eben durch Kompromisslösungen.

Grundsätzlich empfindet die Mitte eine Überregulierung im Planungs- und Baugesetz als nicht erstrebenswert und möchte den Gemeinden eher die Möglichkeit lassen, ihre Bauordnungen selbst zu gestalten. Und so stiegen wir in die Diskussionen ein. Insgesamt ist die Mitte sodann mit der ausgearbeiteten Fassung des Gesetzes bis anhin zufrieden und wir folgen mehrheitlich der Kommissionsmehrheit. Zu den folgenden Artikeln möchte ich noch Ergänzungen hinzufügen, ich mache das jetzt nur hier:

Artikel 243: Grundsätzlich möchten wir die Bauherren nicht unnötig in ihrer Entscheidungsfreiheit einschränken. Allerdings darf die reduzierte Erstellung von Parkplätzen nicht zulasten der Allgemeinheit gehen, insbesondere dann nicht, wenn verstärkt öffentlicher Grund in Anspruch genommen würde.

Bei Artikel 244 möchte die Mitte die verschiedenen Verkehrsmittel nicht gegeneinander ausspielen. Wir unterstützen sowohl die Anliegen der Velofahrer als auch die der Autofahrer, da je nach Mobilitätsbedarf das eine oder das andere Vehikel jeweils die bessere Wahl ist. In diesem Artikel wird jedoch eine unterschiedliche Betrachtungsweise verlangt, was für uns nicht akzeptabel ist, da wir weder das eine noch das andere bevorzugen wollen.

In Artikel 247 geht es um eine ausreichende Flexibilität, und wir halten es für sehr sinnvoll, dass im Fall eines Bauvorhabens, bei dem nicht genügend Autoabstellplätze geschaffen werden können, Mittel in den entsprechenden Fonds fliessen können. Dass der angesammelte Betrag jedoch ausschliesslich für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- oder Radverkehr verwendet werden soll, ist für uns dann doch schwer nachvollziehbar und kommt so für uns nicht infrage. Die Zweckbindung des Fonds sollte eigentlich gar nicht ausgeweitet werden.

Wir sind gespannt auf die kommenden Diskussionen. Wir danken an dieser Stelle der Präsidentin für die enge Begleitung dieses Geschäfts in der KPB, wir begrüßen diese Vorlage und treten ein. Herzlichen Dank.

Michael Bänninger (EVP, Winterthur): Parkplätze für Motorfahrzeuge werden grossmehrheitlich politisch heiss diskutiert. Ja, Parkplätze sind zentral und wichtig, denn unsere Autos stehen ja im Schnitt mehr als 23 Stunden pro Tag herum. Für die einen gibt es zu wenig Parkplätze, für die anderen zu viele. Dann sollen sie auch noch Versickerungsfläche für das Regenwasser bieten, beschattet und in Gehdistanz sein; nur einige der Aspekte, die Parkplätze erfüllen müssen und wo sich politisch die Geister scheiden können.

Wir von der EVP danken der KPB für die Ausarbeitung dieser kompromissorientierten Vorlage, die aus unserer Sicht wichtige, zeitgemässe Anpassungen mit sich bringt und Parkplätze nicht nur aus der Perspektive des Motorfahrzeuges betrachtet, sondern alle Verkehrsmittel, inklusive des Velos, miteinbezieht, was uns wichtig ist. Besten Dank.

Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf): Die Alternative Liste wird den vorliegenden Kompromiss unterstützen. Dieser Kompromiss musste von der Kommission für Planung und Bau auf der Grundlage der zwei erfolgreichen Vorstösse der beiden grünen Kantonsräte Florian Meier und Thomas Schweizer ausgearbeitet werden. Dieser Kompromiss ist längst überfällig. Es ist an der Zeit, alte Zöpfe abzuschneiden und die Verkehrspolitik nicht mehr einzig und allein auf das Auto auszurichten. Die jahrzehntelange Ausrichtung auf das Auto ist nicht mehr angebracht. Statt Parkplätze, Auto- und Tiefgaragen brauchen wir angesichts der Klimakrise und zunehmend verdichteter Siedlungsgebiete mehr ökologischen Grünraum, der auch gute Lebensbedingungen für grosskronige, schattenspendende Bäume bietet. Es ist an der Zeit, autoarme und autofreie Siedlungen zu fördern, statt sie mit unnötigen Gesetzen und Vorschriften auszubremsen. Es ist an der Zeit, den öffentlichen Raum nicht mehr nur mit Autoparkplätzen zuzupflastern.

Mit dem Kompromiss erhalten die Gemeinden den nötigen Handlungsspielraum, um den veränderten Mobilitätsbedürfnissen Rechnung tragen zu können. Zudem wird mit dem Kompromiss die Zweckbindung des Parkplatzersatzabgabefonds leicht gelockert werden. Für die Alternative Liste – wir sind hauptsächlich ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer und Fussgängerinnen und Fussgänger – sollen die rund 30 Millionen Franken, welche im Ersatzabgabefonds vor sich hin schlummern, weil sie nicht ausgegeben werden können, auch für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs genutzt werden können. Wir werden darum den entsprechenden Minderheitsantrag der Grünen unterstützen. Auch wenn der Jubel über den Kompromiss heute gross ist, möchte ich festhalten, dass wir mit dem Kompromiss nur ein Mikroschrittchen auf dem Weg zu einer autoarmen Gesellschaft vorwärtsgekommen sind.

Das Auto ist leider nach wie vor eine heilige Kuh. Die aktuellen Zahlen sprechen eine deutliche Sprache. Bei rund 9 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern gibt es 4,7 Millionen Autos, eine enorme Zahl. Babys, Kinder, Jugendliche und

Menschen, die kein Auto besitzen, müssen wir abzählen. 4,7 Millionen Autos, die Lärm, Gestank und schlechte Luft hinterlassen, damit leisten wir uns einen enormen Luxus. Im Kanton Zürich sieht das Verhältnis ähnlich aus. Ich beziehe mich dabei auf die Zahlen des Statistischen Amtes des Kantons Zürich aus dem Jahr 2020. Damals waren im Kanton Zürich 729'000 Personenwagen zugelassen. Damals lebten 1,55 Millionen Menschen im Kanton Zürich. Auf 1000 Einwohnerinnen kamen also 474 Autos. Im Furttal kamen auf 1000 Einwohnerinnen 613 Autos, in der Stadt Zürich auf 1000 Einwohnerinnen 324 Autos, also fast die Hälfte gegenüber dem Furttal. 95 Prozent aller Autos hatten einen Benzin- oder Dieselmotor. Diese 729'000 Fahrzeuge machten 70 Prozent aller Motorfahrzeuge aus. Und noch eine andere spannende Zahl aus dem Jahr 2020: Laut Arealstatistik bedecken Strassen und Parkplätze rund 5 Prozent der Fläche des Kantons Zürich. Nochmals, wir leisten uns einen enormen Luxus mit toter Materie.

Es ist also evident, dass wir eine andere Verkehrspolitik anstreben müssen: Mehr ÖV, mehr Velo- und Fussverkehr, mehr Carsharing und vor allem auch eine Umschichtung von Arbeitsplätzen dorthin, wo die Menschen wohnen, und umgekehrt. Der gestrige historische Abstimmungserfolg gegen den Ausbau der Autobahnen (*in der eidgenössischen Volksabstimmung*) ist ein enorm wichtiges Signal, um endlich eine andere Verkehrspolitik in die Wege zu leiten. Auch der Kanton Zürich hat den Ausbau abgelehnt, dies muss die Volkswirtschaftsdirektorin und Verkehrsministerin künftig ernst nehmen.

Nochmals zusammengefasst: Auch wenn es nur ein Mikroschrittchen hin zu einer anderen Verkehrs- und Mobilitätspolitik ist, wird die Alternative Liste auf den Parkplatzkompromiss eintreten. Wir bedanken uns bei den Grünen, die mit den Vorstössen eine wichtige Diskussion in der Kommission ermöglichten, und natürlich auch der Kommission, welche den vorliegenden Kompromiss ausgearbeitet hat. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal): Wir haben es von Andrew Katumba gehört, wir unterstützen eine Flexibilisierung der Parkplatzregelungen. Die SP unterstützt auch eine Verschlinkung des PBG. Bei der Weglassung in Artikel 242 Absatz 2 tun wir dies im Selbstverständnis, dass jedenfalls eine korrekte Interessenabwägung mit den weiteren öffentlichen Interessen gewährleistet ist. Es sind dies die Interessen des Verkehrs, des Schutzes von Wohngebieten, des Schutzes von Natur- und Heimatschutzobjekten und von Luft und Gewässern. Diese Aufzählung ist in den Erwägungen aufzuführen. In der Verdichtung muss dem öffentlichen Raum Sorge getragen werden. Die Akzeptanz der Verdichtung und von dichterem Bebauung hängt von der Qualität der Zwischenräume ab.

Noch eine Bemerkung zu den Unterschieden zwischen Stadt und Land: Die Mobilität entwickelt sich laufend weiter, leider nicht in urbanen Gebieten wie auf dem Land oder umgekehrt. Leider nehmen die Autos pro Einwohner auf dem Land nicht gleichermassen wie in urbanen Gebieten ab. In der Abstimmung von Nutzungsbedürfnissen ist die Differenz zwischen den Mobilitätsbedürfnissen von ländlichen und urbanen Gebieten zu beachten.

Wir von der SP wollen generell keine Überbelastung des öffentlichen Raums. Es gilt für eine zukunftsorientierte Parkplatzregelung eine flexible Möglichkeit zu geben. In diesem Sinne stimmen wir für Eintreten.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Als Initiant einer der beiden parlamentarischen Initiativen möchte ich doch einmal rasch das Wort ergreifen. Wenn Sie eine Initiative mit einem Absatz eingereicht haben und dann etwas mit etwa sieben, acht Absätzen zurückbekommen, dann sind Sie vielleicht schon etwas skeptisch, ob das jetzt gut kommt, was Sie da wollten. Ich kann aber sagen: Der Geist der PI bliebe erhalten, im Gegenvorschlag ist Paragraph 242 so geblieben, wie ich das gedacht hatte. Aber um was geht es denn genau? Eigentlich wollte oder will ich, dass Sie zukünftig nicht mehr Ihr Velo in der Wohnung aufhängen müssen. Ich will, dass die Gemeinden unter «Verkehrsmitteln» nicht nur Autos verstehen, sondern auch Velos, Trottis und sonstige fahrzeugähnliche Geräte, die fäG, wie sie heute auf dem Schulweg häufig benutzt werden. Wieso will ich das? Das Velo ist das klimafreundlichste Verkehrsmittel, das wir in der Schweiz haben, neben den Füßen natürlich. Zwei Drittel aller Schweizer besitzen ein oder mehr Velos. Die BZO, die Bau- und Zonenordnungen, schreiben aber noch immer zu wenig Platz vor. In manchen oder in vielen Bauzonenordnungen stehen 3 Quadratmeter für Velos pro Wohnung, 3 Quadratmeter. Ich will Sie jetzt nicht mit grossen Zahlen aufhalten oder so, darum bleibe ich bei den kleinen Zahlen: 3 Quadratmeter pro Wohnung, das genügt für ein bis zwei Velos, ein oder 0,9 Velos. Also ein Velo braucht, wenn es perfekt aufgehängt und perfekt eingeteilt ist, 0,9 Quadratmeter. Das ist alles ein bisschen zu technisch, darum: Sie können auf diesem Platz maximal ein bis drei Velos unterbringen. Wenn Sie eine vierköpfige Familie haben, dann bleibt mindestens ein Velo draussen oder in der Wohnung. Wenn der Vater noch ein teures Rennvelo hat, dann sind es fünf, wo stellen Sie die hin? Sie können sich selber ausrechnen, wie viel Platz da noch bleibt, und in vielen der Bau- und Zonenordnungen ist das noch so geregelt. Also mindestens ein Velo muss draussen bleiben, dieser Zustand ist unhaltbar. Es braucht die PI respektive den Gegenvorschlag, damit wir mehr Platz für die Velos bekommen.

Ich unterstütze den Gegenvorschlag daher gerne für einen klimafreundlichen Verkehr, für eine lebensfreundlichere Mobilität, für die nächsten Generationen. Danke.

Regierungsrat Martin Neukom: Zuerst vorneweg, ich finde es bemerkenswert, dass es beim sehr kontroversen Thema «Parkplätze» gelungen ist, in der Kommission einen tragfähigen Kompromiss zu finden, der schlussendlich in der Kommission einstimmig verabschiedet wurde. Hier wurde einiges an politischer Arbeit geleistet, besten Dank.

Ziel dieser Vorlage ist die Flexibilisierung, wenn ich das so zusammenfassen darf, die Flexibilisierung der Parkierungsregelungen im Planungs- und Baugesetz. Heute gibt es Vorgaben an die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, wie viele Parkplätze sie auf ihrem Grundstück errichten müssen. Es geht in dieser

Vorlage also nicht um die öffentlichen Parkplätze, wie die blauen Zonen beispielsweise, sondern um die Parkplätze auf dem privaten Grundstück. Die Gemeinden erlassen dann im Rahmen ihrer BZO Vorgaben im Rahmen dessen, wie es das PBG ihnen vorschreibt. Die ursprüngliche Absicht dieser Regelung – sie ist schon älter – war, dass man verhindert, dass die Autos einfach irgendwo im öffentlichen Raum herumstehen. Man hat daher eine Pflicht eingeführt, dass Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer auf ihren Grundstücken dafür zu sorgen haben, dass dort die Fahrzeuge abgestellt werden können. Diese Regelung stammt aus den Neunzigerjahren, es ist klar, dass sich seither gerade die Mobilitätsbedürfnisse stark geändert haben. Zum Auto sind Fahrräder und Elektrofahrräder und ähnliche Geräte hinzugekommen, der ÖV wurde ausgebaut. Und so ist der Verkehr heute, so kann man sagen, differenzierter, als er das vermutlich in den Neunzigerjahren war. Es gibt heute in urbanen Gebieten Haushalte, die kein Auto haben.

In der Stadt Zürich sind es 50 Prozent der Haushalte, die kein Auto haben. Das ist vermutlich weniger eine Frage der politischen Einstellung, sondern mehr eine Frage des Angebots. Wie gut ist die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr oder wie gut kann man sich zu Fuss oder mit dem Fahrrad fortbewegen? Auf dem Land ist es anders, da haben die allermeisten Haushalte ein eigenes Auto. Es macht daher Sinn – und das ist der Regierung besonders wichtig –, es macht Sinn, differenzierte Regelungen zu ermöglichen. Denn es macht keinen Sinn, in der Stadt und auf dem Land die gleichen Regeln anzuwenden, und deshalb ist es sinnvoll, dass man den Gemeinden hier den Spielraum ermöglicht.

Nun ist es so, dass heute gewisse Hauseigentümer auch dann Parkplätze auf ihren Grundstücken realisieren müssen, wenn sie selber gar kein Auto besitzen. Und gerade im urbanen Raum, dort, wo der Raum knapp ist, muss häufig unterirdisch gebaut werden. Das bringt dann auch sehr hohe Kosten mit sich, wenn Tiefgaragen erstellt werden müssen, die dann nur zur Hälfte benutzt werden, weil der Autoanteil dort geringer ist. Deshalb ist es aus meiner Sicht sinnvoll, dass man diese Vorgaben flexibilisiert, nämlich: Dort, wo die Regelung noch nötig ist, auf dem Land, können die Gemeinden das beibehalten und dort, wo es nicht nötig ist, vielfach in urbanen Gebieten, hat man mehr Flexibilität diesbezüglich. Ich freue mich, dass dieser Kompromiss zustande gekommen ist und in der KPB ein Kompromiss gefunden wurde.

Die Baudirektion hat eine Vernehmlassung durchgeführt, die Kommissionspräsidentin hat das schon erwähnt. Wir haben diese Vorlage der KPB vernehmen lassen. Die Gemeinden und ihre Verbände haben diese Anpassungen mehrheitlich begrüsst, und bei den anderen Teilnehmenden der Vernehmlassung ging es sehr weit auseinander, dort waren die Meinungen etwas weiter auseinander. Ich denke, das hat auch geholfen, nachher den Kompromiss noch so zu gestalten, dass man doch eine gute Mehrheit findet. Der Regierungsrat befürwortet das Eintreten auf diese Vorlage. Besten Dank.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

*I. Das Planungs- und Baugesetz vom 7. September 1975 wird wie folgt geändert:
§ 242*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 243. II. Erstellungspflicht

Abs. 1

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Abs. 2

Minderheitsantrag Barbara Grüter, Theres Agosti Monn, Jonas Erni, Walter Honegger, Andrew Katumba, Domenik Ledergerber, Peter Schick:

² Auf Antrag der Bauherrschaft kann in der Baubewilligung eine tiefere Zahl an erforderlichen Abstellplätzen festgelegt werden.

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der KPB: Paragraph 243 Absatz 2 ist jetzt so ein Fall, bei dem sich die Kommission dann nicht ganz einig war. Grundsätzlich muss es auch in der Meinung der Kommission so bleiben, dass weiterhin keine Verlagerung von Parkplätzen in den öffentlichen Raum stattfinden soll. Nun ist bei Paragraph 243 Absatz 2 die Mehrheit der Meinung, dass die Reduktion der Abstellplätze im Einzelfall durch die örtliche Baubehörde bewilligt werden soll, aber auch nur unter der Voraussetzung, dass keine Verlagerung in den öffentlichen Raum stattfindet.

Eine Minderheit, bestehend aus SVP und SP, erachtet hingegen das Verhindern der Verlagerung in den öffentlichen Raum als bereits genügend geregelt und beantragt den Verzicht auf die aus ihrer Sicht nicht nötige Verdoppelung.

Ich beantrage Ihnen namens der Kommissionsmehrheit die Zustimmung zum Kommissionsantrag.

Barbara Grüter (SVP, Rorbas): Dieses Thema «Parkierung» ist ein diffiziles Thema und wir hatten lange darüber zu debattieren. Es müssen unbedingt Abstellplätze verlangt werden, weil durch das Streichen dieser Pflicht sonst irgendwann keine Abstellmöglichkeiten mehr vorhanden sein werden. Es ist aber auch verständlich, dass es gute Gründe gibt, auf Abstellplätze verzichten zu können. Es soll möglich werden, auf Abstellplätze verzichten zu können, wenn dies vom Bauherrn explizit gewünscht wird und dies auch gut begründet werden kann oder wenn Mobilitätskonzepte vorliegen. Die Gemeinden sollen die Kompetenz haben oder neu erhalten, diese Ausnahmewilligung zu sprechen beziehungsweise Abstellplätze legitim zu reduzieren oder ganz zu erlassen. Der Minderheitsantrag gibt

den Gemeinden also eine erweiterte Kompetenz und dies ist in einem föderalistischen System eigentlich kein falscher Weg. Die Gemeinden können ja die Situation und die Lage in ihren Kommunen einschätzen und ihre Gebiete planerisch am besten einschätzen und weiterentwickeln.

Und wenn sie keine Erstellungspflicht mehr haben, wird der Druck auf den öffentlichen Grund aber auch grösser. Und einen Bauherrn im Nachhinein zu mehr Abstellmöglichkeiten zu verpflichten, ist leider auch nicht möglich; nicht nur, weil dann schon fertig gebaut ist, sondern weil dann auch die Eigentumsverhältnisse geändert haben können. Es bringt also eigentlich nichts, dann Scheinlösungen zu präsentieren, die in der Praxis nicht oder nur schlecht umsetzbar sind.

Dieser Minderheitsantrag ist sicher eine gute Kompromisslösung, nicht wünschenswert perfekt, aber eben für einmal ein guter Kompromiss.

Andrew Katumba (SP, Zürich): Gerne gebe ich meine Interessenbindung bekannt: Ich habe ein Auto – das ist zwar auf meine Frau eingelöst –, ich habe ein E-Bike und für beide Verkehrsmittel habe ich keinen Parkplatz. Ich wohne in der Altstadt der Stadt Zürich. Dort gibt es nicht mal eine blaue Zonenkarte, das heisst, ich bin somit gezwungen, sowohl mein Fahrrad ausserhalb des Gebäudes irgendwo auf öffentlichem Grund als auch mein Auto respektive das Auto meiner Frau in einer blauen Zone eines anderen Quartiers abzustellen.

Wir sprechen jetzt also einen relativ wichtigen Konflikt an, etwas, das wir heute nicht lösen können. Hier geht es eigentlich um die Mehrbelastung des öffentlichen Raums versus die Möglichkeit, autoarmes Wohnen zu ermöglichen. Ein Parkplatz in einer Tiefgarage kostet im Durchschnitt zwischen 50'000 und 90'000 Schweizer Franken. Die Kosten für ungenutzte Parkplätze werden auf die Mietenden umgelegt und erhöhen somit die Preise für alle Bewohnerinnen und Bewohner, unabhängig davon, ob sie einen Parkplatz benötigen oder nicht. Dies verteuert insbesondere in urbanen Gebieten, wo viele Menschen – wir haben es mehrmals gehört – kein Auto besitzen, die sonst schon sehr teuren Mieten. Hier haben Sie die Möglichkeit, dies entsprechend mit dem Antrag der SVP abzufedern. Aktuell sind die bürokratischen Auflagen für autoarmes Wohnen erheblich. Bauherren müssen umfangreiche Konzepte einreichen und darin ausführlich darlegen, wie ihre Liegenschaft an den öffentlichen Verkehr angeschlossen ist und dass der öffentliche Raum nicht übermässig durch Privatfahrzeuge übernutzt wird, wollen sie autoarmes Wohnen ermöglichen.

Bereits in Paragraph 242 Absatz 2 ist der Grundsatz festgehalten, dass Fahrzeuge grundsätzlich auf Privatgrundstücken zu parkieren seien. Es braucht hier – jetzt müssen Sie gut zuhören –, es braucht hier nicht nochmals eine Bekräftigung dieses Grundsatzes. Zudem gilt es, die bereits bestehenden bürokratischen Hürden abzubauen. Es ist im Interesse der SP, dass all jene Bauherren, die eine zukunftsorientierte und nachhaltige Mobilität fördern möchten, dies möglichst einfach und, gerichtet an die Mitte und die FDP, möglichst unbürokratisch tun können.

Ich bin überzeugt, wir werden hier keine Lösung finden. Es ist an den Gemeinden, hier eine vernünftige Regelung zu finden. Sie kennen die Entwicklung in der Stadt Zürich, Sie haben wahrscheinlich von diesem «Bieler Modell» schon gehört, das

jetzt in der Stadt Zürich diskutiert wird: Dort erhalten oder sollten nur jene – ich sage jetzt mal Menschen – eine blaue Zonenkarte erhalten, die beweisen können, dass sie auf ihrem Grundstück oder auf dem Grundstück, wo sie leben, keinen Parkplatz haben. Grundsätzlich bin ich der Meinung – es wird wahrscheinlich ein darwinistisches Modell sein –, dass wir den Bauherren ermöglichen müssen, autoarmes Wohnen zu realisieren. Gleichzeitig wird der Druck auf den öffentlichen Grund wahrscheinlich zunehmen. Und es wird jene Gemeinden verpflichten, die heute keine Parkplatzbewirtschaftung haben, auf ihrem öffentlichen Grund eine einzuführen. Also an diesem Weg geht nichts vorbei. Und in einem weiteren Schritt geht es dann in diese Richtung, dass nach der Einführung einer öffentlichen Bewirtschaftung entsprechend auch ein Management stattfindet und die Menge an öffentlichen Parkplätzen auf öffentlichem Grund dann entsprechend reguliert wird. Wir haben es gehört, es gibt gewisse Gemeinden, wo die – ich sage jetzt mal – Einwohnerinnen und Einwohner zwei oder drei Fahrzeuge haben. Es gibt aber auch jene Gemeinden, in denen die Hälfte der Bevölkerung kein Fahrzeug hat. Also ich denke, da braucht es wahrscheinlich dann in den Gemeinden in den kommenden Jahren gewisse Korrekturen. Hier möchten wir ein paar ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Stephan Weber (FDP, Wetzikon): Ich will es kurzhalten: Mit diesem neuen Absatz kann eine Bauherrschaft in einem Baugesuch eine tiefere Anzahl von Abstellplätzen beantragen. Wenn in einem Gebäude der Dachstock ausgebaut wird, fehlen oft die notwendigen Abstellplätze dafür. Wenn heute in einer Gemeinde kein Ersatzabgabefonds besteht, kann deshalb eine sinnvolle innere Verdichtung verhindert werden. Und das ist der Kern dieses neuen Absatzes.

Der FDP ist es auch wichtig, dass der öffentliche Grund dadurch nicht übermässig durch Parkplätze beansprucht wird, und deshalb unterstützen wir den SVP- und SP-Minderheitsantrag nicht. Bemerkenswert ist zudem, dass dieser Absatz im PBG ohne eine Anpassung der kommunalen Bauordnung sofort direkt angewendet werden kann. Die FDP stimmt für den Kommissionsantrag und lehnt den Minderheitsantrag ab.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Der öffentliche Grund, von dem wir hier sprechen – das sind in besonderem Ausmass Strassen und Plätze –, muss verschiedenste Aufgaben erfüllen, beispielsweise Verkehrsfläche für die zu Fuss Gehenden, für die Velofahrenden, für die Automobilistinnen, für den Güter- und Lieferverkehr oder auch für den ÖV. Gleichzeitig haben wir die Aufgabe, die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die Anpassung an den Klimawandel oder bezüglich Klimahitze, bezüglich der Siedlungserhitzung zu korrigieren. All diese Aufgaben muss der öffentliche Raum erfüllen.

Gleichzeitig haben wir den Grundsatz, dass eben die Parkierung, die für diese Gebäude nötig ist, auf den privaten Grundstücken zu erfolgen hat. Wir erleichtern jetzt mit dieser Vorgabe, dass es einfacher werden soll, hier zu reduzieren, wenn man diese Parkplätze nicht braucht, weil es tatsächlich gut sein kann, dass eine Alterssiedlung wesentlich weniger Parkplätze braucht, weil ganz viele Leute, die

dort wohnen, gar nicht mehr mit dem Auto unterwegs sind. Es kann auch andere Gründe geben, wie von Stephan Weber erwähnt, um die Parkplätze zu reduzieren. Hier sind wir aber ganz klar der Ansicht, dass es diese Interessenabwägung braucht, wenn wir davon abweichen: Sind es genügend Abstellplätze oder wie viele sind es dann genau, die Sie dann auf Ihrem privaten Grundstück erstellen müssen? Denn es kann eben nicht noch eine zusätzliche Aufgabe sein, hier im öffentlichen Raum private Abstellplätze zu erstellen. Aus diesem Grund ist die GLP der Ansicht, dass wir diese Ergänzung brauchen, damit die Interessenabwägung sauber gemacht werden kann.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Hier bei diesem Artikel geht es darum, die Bedingungen zu schärfen, wann eine tiefere Zahl an erforderlichen Abstellplätzen bewilligt werden kann, als gemäss lokaler Verordnung vorgesehen wäre. Ausnahmen für autoarme Siedlungen sind heute nur in Gemeinden möglich, welche die Möglichkeit explizit in der BZO vorsehen. Und da war Andrew Katumba eben etwas zu wenig präzise, auch die Kommissionspräsidentin hat von diesen Mobilitätskonzepten gesprochen. Diese gibt es aber nur in wenigen Gemeinden. Mit diesem neuen Paragraphen soll eben in allen Gemeinden eine Unterschreitung möglich sein. Der Grundsatz, dass auf öffentlichem Grund nicht parkiert werden soll, steht schon seit 50 Jahren im PBG. Wenn Sie auf die Strassen schauen, dann ist die Realität eine andere. Darum verlangen wir, dass dieser Anspruch, dass eben nicht im öffentlichen Raum parkiert wird, explizit auch hier nochmals bei dieser Ausnahme formuliert wird. In der Bewilligung der kommunalen Baubehörde soll dann auch festgelegt werden, was passiert, wenn die Bewilligung erteilt, aber dennoch der öffentliche Raum mit Autos überstellt wird. Wenn es um ein einzelnes Auto geht, ja gut, aber wenn grössere Bauten mit 30, 50 oder 100 Wohnungen bewilligt und nur sehr wenige Autoabstellplätze vorgesehen werden, so sind durchaus Auflagen zu formulieren, welche eingehalten, nachgewiesen und kontrolliert werden. Insbesondere sind einschneidendere Auflagen auch bei Besitzerwechsel sicherzustellen, damit die Bewilligungsvoraussetzungen auch langfristig eingehalten werden. Dies erfolgt idealerweise durch eine Anmerkung im Grundbuch. Damit wird sichergestellt, dass die Auflage auch bei einem Besitzerwechsel noch eingehalten werden muss.

Barbara Grüter (SVP, Rorbas) spricht zum zweiten Mal: Es ist mir einfach noch wichtig zu sagen, dass Sie die Lösung des Kommissionsantrags leider in der Praxis gar nicht umsetzen können. Denn Sie können ja nicht im Nachhinein einen Bauherrn zur Rechenschaft ziehen, wenn dann der Druck auf den öffentlichen Raum zunimmt, wenn keine Parkplätze erstellt werden. Und meistens sind ja dann vielleicht auch schon die Eigentumsverhältnisse anders. Also Sie können das nicht nachträglich korrigieren. Deshalb: Wenn Sie das ins Gesetz schreiben, dass es nachträglich korrigiert werden muss, dann weiss ich nicht, wie man das dann umsetzen will. Die Gemeinden mit einem Abgabefonds können ja weiterhin mit diesem Fonds arbeiten und können den Fonds dann auch dazu verwenden, die Abstellplätze zu erstellen. Dann wächst der Druck auf den öffentlichen Grund nicht,

weil ja dann eine Möglichkeit besteht. Und ja, wenn Sie natürlich Bewilligungen sprechen, die die Abstellplätze aufheben, dann gehen Sie das Risiko ein, dass dann tatsächlich der Druck auf den öffentlichen Grund zunimmt. Aber die Gemeinden können diese Lage ja am besten einschätzen und diese Ausnahmegewilligungen dann auch sprechen oder das den Bauherren dann eben erlassen, weil es eine gute Begründung dazu gibt. Und ich glaube, jede Gemeinde wäre auch vernünftig genug, dann ein Mobilitätskonzept oder irgendetwas zu verlangen. Denn die Gemeinde kann ja auch nicht einfach zulassen, dass dann alle Fahrzeuge auf dem öffentlichen Grund stehen. Sie kann aber zum Beispiel auch eine Nachtparkgebühr einführen, dann kann sie dieses Problem auch teilweise beheben. Es ist eine schwierige Diskussion mit diesen Parkplätzen, aber ich denke, mit diesem Minderheitsantrag haben wir sicher einen guten Kompromiss gefunden. Man sieht das ja auch daran, dass es fast eine unheilige Allianz ist. Aber es ist sicher die bessere Lösung als eine Scheinlösung, wo man den Bauherrn im Nachhinein zu irgendetwas verpflichten soll, was faktisch ja gar nicht mehr möglich sein wird, wenn schon fertig gebaut ist. Danke.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Barbara Grüter gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 84 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

§ 244. III. Lage und Gestaltung

Abs. 1

Minderheitsantrag von Thomas Wirth, Nathalie Aeschbacher, Theres Agosti Monn, Jonas Erni, Andrew Katumba, Thomas Schweizer, Wilma Willi:

¹ Die Abstellplätze müssen gut zugänglich sein und in nützlicher Entfernung zum Baugrundstück liegen. Dabei sind die Verkehrsmittel unterschiedlich zu betrachten.

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Bei Paragraf 244 Absatz 1 bis 4 sind gleich mehrere Minderheitsanträge zu erwähnen, ich spreche im Sinne der Effizienz gleich zu allen dreien.

Es besteht Einigkeit darin, dass Abstellplätze grundsätzlich gut zugänglich und in nützlicher Entfernung zum Grundstück liegen sollen. Hier geht es um Absatz 1. Eine Minderheit aus SP, GLP und Grünen aber wünscht nun, eine Differenzierung nach Verkehrsmittel einzuführen, da die im Gesetz erwähnte nützliche Entfernung je nach Wahl eines Verkehrsmittels unterschiedlich betrachtet werden müsse. Die Kommissionsmehrheit, bestehend aus SVP, FDP und Mitte, erachtet dies indes nicht als notwendig. Dies sei ja sowieso gegeben.

Auch bei Absatz 3 von Paragraf 244 sind die gleichen Mehr- und Minderheiten unterschiedlicher Ansichten. So beantragt die Minderheit aus SP, GLP und Grünen bei Paragraf 244 Absatz 3, dass sich die Verpflichtung für unterirdische oder überdachte Abstellplätze auf Motorfahrzeuge beschränken soll.

Und wiederum die gleiche Minderheit wünscht, einen neuen Absatz 4 einzufügen, welcher die Ausstattungsanforderungen an Abstellplätze erwähnt haben will. Ge-regelt werden sollen beispielsweise die Anforderungen, wenn es sich um Ladesta-tionen handelt, in den kommunalen BZO. Die Mehrheit erachtet dies nicht als notwendig. Dies sei Sache der Bauherrschaft und eigentlich grundsätzlich State of the Art, so wie man heute baue.

Im Namen der KPB empfehle ich Ihnen Zustimmung zur Kommissionmehrheit bei den Absätzen 1, 3 und 4 von Paragraf 244.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Ich folge dem Beispiel von Barbara teil-weise und spreche zu den Absätzen 1 und 3.

Wir haben heute, wie bereits beim Eintreten erwähnt, eine Vielfalt an Verkehrs-mitteln. Wir haben Velos in unterschiedlichster Bauart, beispielsweise dreirädrige Elektrovelos für ältere Personen, die sich damit sicherer fühlen, weil das Fahrrad stabiler ist. Wir haben Lastenräder, die grössere Radstände haben. Wir haben An-hänger, die mit den Fahrrädern unterwegs sind. Wir haben elektrische Kleinfahr-zeuge, die mit 30 oder 25 oder 45 Kilometer pro Stunde unterwegs sind. Wie ha-ben die Autos. Wir haben ganz viele unterschiedliche Verkehrsmittel, die benutzt werden, um die Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Und gleichzeitig haben wir Autos, die zu 50 Prozent dazu genutzt werden, um weniger als 5 Kilometer zu fahren. Das heisst, hier gäbe es sicher ein grosses Potenzial, wie man gewisse Autofahrten reduzieren und auf andere Verkehrsmittel umlenken könnte. Um dies zu erreichen, schreibt dieser Paragraf vor, dass die Verkehrsmittel unterschiedlich behandelt werden, dass es eine Förderung durch den Komfort gibt, dass die ein-fachste und beste Lösung eben die ist, die direkt vor der Tür liegt und komfortabel ist. Und in diesem Sinne bitte ich Sie, stimmen Sie diesem Minderheitsantrag in Absatz 1 zu, damit die Gemeinden genau diese Regelungen auch so machen wer-den.

Und in Absatz 3 geht es darum, dass eigentlich nur die Autos unter dem Boden, in der Tiefgarage versorgt werden müssen und die anderen Verkehrsmittel nicht. Bitte stimmen Sie deshalb auch diesem Minderheitsantrag zu.

Stephan Weber (FDP, Wetzikon): Zu Absatz 1: Die Formulierung gemäss der Kommissionmehrheit beinhaltet gegenüber dem geltenden Recht eine geringfü-gige Ergänzung bezüglich der Zugänglichkeit. Die Kommissionminderheit for-dert zudem, dass die Verkehrsmittel unterschiedlich zu betrachten sind. Das kann man ja ohnehin tun. Es bläht die baurechtliche Abklärung unnötig auf und schränkt die Flexibilität ein. Dies ist nicht im Sinne der FDP. Die FDP stimmt für den Kommissionsantrag und lehnt den Minderheitsantrag ab.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Bei diesem Zusatz, dass die Verkehrsmit-tel unterschiedlich zu betrachten sind, geht es eben insbesondere auch um die Zu-gänglichkeit für Velofahrende. Denn sie sollen fahrend den Abstellplatz erreichen

können und eben nicht das Velo tragen müssen. Bei den Autos ist es eine Selbstverständlichkeit, dass man das Auto nicht in die Garage hinunterträgt, aber bei den Velos eben nicht, und darum muss man das unterschiedlich betrachten.

Wir haben auch von Distanzen gesprochen. Um einen Autoabstellplatz aufzusuchen, sind 300 Meter zumutbar, für einen Veloabstellplatz ist das eben unzumutbar, darum braucht es diese Differenzierung.

Gleich noch zu Absatz 3: Hier geht es darum, den Status quo zu erhalten. Vorher waren Motorfahrzeuge nicht explizit erwähnt, aber eben gemeint, und das haben wir jetzt neu ergänzt.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Thomas Wirth gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 88 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

§ 244. Abs. 2

Keine Bemerkungen; genehmigt.

§ 244. Abs. 3

Minderheitsantrag Thomas Wirth, Nathalie Aeschbacher, Theres Agosti Monn, Jonas Erni, Andrew Katumba, Thomas Schweizer, Wilma Willi:

³Eine angemessene Anzahl Abstellplätze ist an leicht zugänglicher Lage für Besucher vorzusehen. Die nicht für Besucher vorgesehenen Abstellplätze für Motorfahrzeuge müssen unterirdisch angelegt oder überdeckt werden, wenn dadurch die Nachbarschaft wesentlich geschont werden kann, die Verhältnisse es gestatten und die Kosten zumutbar sind.

Stephan Weber (FDP, Wetzikon): Zu Absatz 3: Die Kommissionsminderheit will, dass nur Abstellplätze für Motorfahrzeuge überdeckt oder unterirdisch angeordnet werden müssen. Dies widerspricht dem Geist ist dieser Gesetzesrevision, die flexibel nutzbare Abstellflächen für alle Verkehrsmittel ermöglichen soll. Ich kann mir gut vorstellen, dass künftig jede Wohneinheit über eine flexibel nutzbare Abstellfläche in einer Sammelgarage verfügt. Die Abstellfläche dient für Fahrzeuge, Motorräder, Lastenvelos, Fahrräder et cetera, halt einfach für das, was die Bewohner benötigen oder bevorzugen.

Diese Abstellflächen wären flächeneffizient und witterungsgeschützt und der Stromanschluss auch kein Problem. Wir brauchen keine Bevorzugung von einzelnen Verkehrsmitteln bei der Parkierung. Es macht zudem Sinn, dass auch Fahrradabstellplätze für Bewohner überdacht sind. Ich konnte in der Diskussion nie verstehen, was für alte Krämpfe hier noch in den Köpfen der linksgrünen Ratsseite herumgeistern. Die FDP stimmt für das geltende Recht und lehnt den Minderheitsantrag ab.

Ratspräsident Jürg Sulser: Einfach noch zur Information: Wir werden das Geschäft 5 heute fertigmachen, und nachher haben wir noch eine Fraktionserklärung der Grünen.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Thomas Wirth gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 88 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

§ 244. Absatz 4 (neu)

Minderheitsantrag Thomas Wirth, Nathalie Aeschbacher, Theres Agosti Monn, Jonas Erni, Andrew Katumba, Thomas Schweizer, Wilma Willi:

⁴In der Bau- und Zonenordnung können die Anforderungen an die Ausstattung der Abstellplätze genauer geregelt werden.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Hier geht es darum, dass die Gemeinden die Möglichkeit bekommen, eine Regelung zu treffen, die eigentlich genau im Sinne des heutigen Traktandums 3 (*Vorlage 5921a*) ist, dass sie also beispielsweise vorschreiben können, dass es Ladepunkte bei gewissen Abstellplätzen braucht. Wir erachten diese Regelung als sinnvoll und zielführend und möchten dies den Gemeinden überlassen, dass sie das diskutieren und beschliessen können, und nicht hier im Kantonsrat grundsätzlich verhindern.

Stephan Weber (FDP, Wetzikon): Es ist nicht an der öffentlichen Hand, generell Detailanforderungen an die Ausstattung von Abstellplätzen zu bestimmen. Dies ist ein massloser Eingriff in das Privateigentum, ohne dass ein wesentliches öffentliches Interesse besteht. Die FDP lehnt den Minderheitsantrag ab.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Thomas Wirth gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 88 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

§ 247. V. Ersatzabgaben

2. Pflichten der Gemeinden

Ratspräsident Jürg Sulser: Hier liegen neben dem Kommissionsantrag ein Minderheitsantrag 1 von Thomas Schweizer und Mitunterzeichnenden sowie ein Minderheitsantrag 2 von Stephan Weber und Mitunterzeichneten vor. Da es sich um gleichwertige Anträge handelt, stimmen wir darüber im Cupsystem ab.

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der KPB: Der Kantonsratspräsident hat es bereits erklärt, es gibt bei Paragraf 247 Absatz 1 zwei Minderheitsanträge. Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass die ursprüngliche Absicht, dass mit dem in den Fonds eingelegten Geld in nützlicher Entfernung

ein Parkplatz gebaut oder der öffentliche Verkehr gefördert werden soll, nicht mehr zweckmässig sei, da das Geld meist unangetastet im Fondstopf liegenbleibe. Mit der geplanten Gesetzesänderung soll nun der Fonds flexibler genutzt und generell für die Mobilität verwendet werden können. Das ist der Kommissionsmehrheitsantrag.

Eine Minderheit der Grünen hingegen stört sich an der aus ihrer Sicht unklaren Formulierung, da eben nicht definiert sei, was unter «Mobilität» zu verstehen sei. Sie beantragt daher, aufbauend auf dem geltenden Recht, gezielt zu regeln, dass die Fondsgelder zur Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs verwendet werden dürfen.

Eine weitere Minderheit der FDP hingegen lehnt die Neuregelung gänzlich ab. Insbesondere argumentiert sie mit Gründen der Umwidmung der bisherigen Mittel, die nicht einfach zweckentfremdet werden könnten.

Namens der Kommission für Planung und Bau beantrage ich Ihnen Zustimmung zum Kommissionsmehrheitsantrag.

Minderheitsantrag 1 Thomas Schweizer, Wilma Willi:

¹ Die Gemeinden legen die Abgaben in einen Fonds, der nur zur Schaffung von Parkraum in nützlicher Entfernung von den belasteten Grundstücken, zu einem diesen Grundstücken dienenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder zur Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs in der Gemeinde verwendet werden darf.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): In 53 Gemeinden liegen insgesamt 29 Millionen Franken in den Parkplatzerstattungsfonds. Aufgrund der eng gefassten Zweckbindung besteht oft keine Möglichkeit für eine sinnvolle Verwendung dieses Geldes. Mit der Erweiterung der Zweckbindung soll auf dieses Geld zugegriffen werden können. Wir Grünen beantragen aber, dass die Zweckbindung nur leicht erweitert wird. Die bisherige Zweckbindung soll nach wie vor erhalten bleiben. Zusätzlich sind die Gelder aber auch für Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr einsetzbar. Das macht Sinn, da ja der Verzicht auf einen Parkplatz, welcher die Abgabe ausgelöst hat, dazu führt, dass die Leute vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Sie müssen die Ziele des täglichen Bedarfs besser erreichen können, also die Läden, die ÖV-Stationen und so weiter. Das ist ja die Voraussetzung, damit sie kein Auto benötigen.

Die Mehrheit will die Zweckbindung so weit erweitern, dass der Fonds für alles, was mit Mobilität zu tun hat, eingesetzt werden kann. Eine solch radikale Öffnung untergräbt die Fondslogik. Faktisch verkommt der Fonds zu einem Durchlaufposten. Ich bitte Sie also, dem Minderheitsantrag 1 zuzustimmen.

Minderheitsantrag 2 Stephan Weber, Barbara Franzen, Simon Vlk:

Abs. 1 gemäss geltendem Recht.

Stephan Weber (FDP, Wetzikon): Die FDP will die Verwendung der Fondsmittel nicht erweitern oder zweckentfremden. Die Grundstückbesitzer haben Ersatzzahlungen für fehlende Parkplätze in den Fonds einbezahlt. Die Gelder sollen für den ursprünglich vereinbarten Zweck verwendet werden, nämlich für Parkplätze. Beide Anträge – der Kommissionsmehrheit und der Minderheit 1 – sind schwammig formuliert und haben nur das Ziel, die Gelder der Parkplatzersatzabgabe anderweitig zu verprassen. Mit dem vorhin beschlossenen neuen Paragrafen 243 Absatz 2 kann die geforderte Anzahl Parkplätze auf Antrag der Bauherrschaft herabgesetzt werden. Für die FDP ist es deshalb ohnehin fraglich, ob diese Parkierungsfonds überhaupt noch zeitgemäss sind und benötigt werden. Die FDP stimmt im Cupsystem zuerst für das geltende Recht und, wenn nötig, mit wenig Begeisterung im zweiten Schritt mit der Kommissionsmehrheit.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Ich war in der letzten Legislatur in der KPB und möchte deshalb auch noch kurz das Wort ergreifen und auf einen unserer Meinung nach wichtigen Punkt aufmerksam machen, damit das dann auch im Ratsprotokoll ist. Und zwar stellt sich nun die Frage, was mit den bereits geleisteten Abgaben geschehen soll. Kann der Zweck nachträglich geändert werden? Diese Frage wurde in der Kommission gestellt, beraten und kontrovers diskutiert. Es bestehen unserer Meinung nach zwei Möglichkeiten: Entweder müssen die Gemeinden die teilweise üppigen Fondsmittel gemäss ihrer ursprünglichen Zweckbindung einsetzen oder die bezahlten Abgaben den Grundeigentümern, für deren Liegenschaften entgegen den bisherigen gesetzlichen Vorschriften keine Gegenleistung erbracht wurde, zurückerstatten. Und die dritte Möglichkeit ist: Es muss geklärt werden, ob der Zweck überhaupt nachträglich geändert werden darf. Ich möchte auf die Rechtsprechung des Bundesgerichts hinweisen, das ist Bundesgerichtsentscheid 124 I 289: Der Rückerstattungsanspruch wurde positiv beurteilt, wenn zweckgebundene Abgaben entgegen ihrer gesetzlichen Bestimmungen verwendet werden. Es ist auch rechtsstaatlich sehr bedenklich, wenn unter bestimmten gesetzlichen Voraussetzungen verlangte Ersatzabgaben nachträglich für andere Zwecke eingesetzt werden. Ich bin gespannt, wie das Verwaltungsgericht diese Rückforderungsbegehren beurteilen wird, und es ist mir wichtig, dass dieser Punkt im Ratsprotokoll erwähnt wird und festgehalten ist. Besten Dank.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Diese Frage haben wir in der KPB diskutiert und es wurde von der Verwaltung gesagt: Ja, man kann die Zweckbindung erweitern, das ist möglich.

Abstimmung im Cupsystem

Ratspräsident Jürg Sulser: Der Kommissionsmehrheitsantrag, der Minderheitsantrag 1 von Thomas Schweizer und der Minderheitsantrag 2 von Stephan Weber sind als gleichwertige Anträge zu behandeln, weshalb wir sie im sogenannten Cupsystem einander gegenüberstellen. Wir werden die Türen schliessen, um die Anwesenden ermitteln zu können. Auf den Monitoren werden die Stimmen wie

folgt dargestellt: Wer für den Kommissionsmehrheitsantrag ist, drückt die Taste 1 und erscheint grün. Wer seine Stimme dem Minderheitsantrag 1 gibt, drückt die Taste 2, die rot dargestellt wird. Und wer sich für den Minderheitsantrag 2 entscheidet, drückt die Taste 3 und wird gelb dargestellt. Erreicht keiner der Anträge die Mehrheit, wird entschieden, welcher der beiden Anträge, die am wenigsten Stimmen erhalten haben, ausscheidet. In der Folge wird das Verfahren fortgesetzt, bis einer der Anträge die Mehrheit erlangt. Die Türen sind zu schliessen und die Anwesenden drücken bitte die Taste 1.

Anwesende Ratsmitglieder	178
Absolutes Mehr	90 Stimmen
Kommissionsmehrheitsantrag	71 Stimmen
Minderheitsantrag Thomas Schweizer	67 Stimmen
Minderheitsantrag Stephan Weber	40 Stimmen

Ratspräsident Jürg Sulser: Keiner der Anträge hat das absolute Mehr erhalten. Ich stelle die beiden Anträge, die am wenigsten Stimmen auf sich vereinigt haben, einander gegenüber.

Minderheitsantrag Thomas Schweizer	90 Stimmen
Minderheitsantrag Stephan Weber	88 Stimmen

Ratspräsident Jürg Sulser: Der Minderheitsantrag 2 von Stephan Weber scheidet aus. Ich stelle die beiden verbleibenden Anträge einander gegenüber.

Kommissionsantrag	111 Stimmen
Minderheitsantrag Thomas Schweizer	67 Stimmen

Der Kantonsrat beschliesst mit 111 : 67 Stimmen, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Ratspräsident Jürg Sulser: Damit ist die Vorlage materiell durchberaten und geht an die Redaktionskommission.

Das Geschäft ist für heute erledigt.