

Leitfaden zur Reduktion der Anzahl Pflichtparkplätze mit einer Ausnahmebewilligung nach Art. 8 PPV („autoarmes Wohnen“) in der Stadt Zürich vom 23. Dezember 2010

Einleitung

Bauprojekte von Wohnbaugenossenschaften im Bereich Wohnen müssen die absehbaren langfristigen Bedürfnisse ihrer Genossenschafter/innen berücksichtigen und stehen gerade deshalb unter hohem Kostendruck. Weil viele der neu erstellten Wohnsiedlungen in der Stadt Zürich einen Leerstand bei den Parkplätzen aufweisen, drängt sich die Frage auf, ob der Bedarf an Parkplätzen nicht in der Tendenz dauerhaft abnimmt. Damit müssten sich die Vorgaben für Bauprojekte ändern und die Parkplatzpolitik der Gemeinden ebenfalls. In den Parkplatzverordnungen wird neuerdings von Mobilitätskonzepten gesprochen und davon, dass Parkplätze nicht sofort gebaut werden müssen, wenn „Mobilitätskonzepte für autoarmes Wohnen“ vorliegen.

Autoarmes Wohnen ist an guten Lagen einfach möglich und auch gefragt. Immerhin besitzen in der Stadt Zürich bereits 45% der Haushalte kein Auto. In vielen Wohnbaugenossenschaften sind es mehr. Zudem wohnen in autoarmen Siedlungen Mieter, denen das Wohnen wichtiger ist als Mobilität mit dem Auto. Ihr Verhalten erleichtert die Umsetzung der 2000-Watt-Gesellschaft. Es sind attraktive Genossenschafter/innen und Mieter/innen: Für die Genossenschaften, weil sie wie diese langfristig denken und nachhaltig handeln, für die Stadt Zürich, weil sie den bereits knappen Strassenraum nicht auch noch übermässig beanspruchen.

Aus dem autoarmen Wohnen entstehen an dazu geeigneten Wohnlagen keine Vermietungsprobleme, weil die Zahl der Mietenden, welche dem Wohnen, dem öffentlichen Verkehr, der guten Wohnlage und Wohnumgebung die höchste Priorität zuordnen, ständig zunimmt. Diese neuen Genossenschafter/innen wollen autoarm wohnen. Das heisst, sie sind bereit, im Mietvertrag ausdrücklich auf ein Auto zu verzichten und entbinden die Genossenschaft damit von der Parkplatzerstellungspflicht. Damit entlasten sie das Budget der Beteiligten erheblich.

Autoarmes Wohnen stellt auch besondere Anforderungen: Es braucht mehr Veloparkplätze, mehr Parkplätze für motorisierte Zweiräder, Carsharing-Parkplätze, Depotmöglichkeiten für Hauslieferdienste, etc. Diese und andere Angebote benötigen Platz, der zu Lasten der Parkplatzzfläche gehen soll, weil er das autofreie Wohnen erleichtert. Das heisst, dass die Zahl der Pflichtparkplätze gegenüber der Parkplatzverordnung mit solchen Massnahmen reduziert werden kann. Zudem: Je besser die Bedingungen und Anreize sind, desto mehr sind auch die Bewohnenden bereit, auf ein Auto zu verzichten.

Von den Pflichtparkplätzen müssen einige erstellt werden, andere nicht: Sicher müssen z.B. die Behinderten-, Besucher- und Carsharing-Parkplätze gebaut werden. Und eine Anzahl Parkplätze muss für Mieter/innen erstellt werden, welche wegen ihres Berufs oder aus gesundheitlichen Gründen für eine oder mehrere Lebensphasen auf ein Auto angewiesen sind.

Mit dem vorliegenden Leitfaden soll den gemeinnützigen Wohnbauträgern gezeigt werden, welche Fragen sie beantworten müssen und wie sie zeitgemässe Wohnkonzepte umsetzen und finanzieren können und damit neue Genossenschafter/innen und Mieter/innen erreichen, welche autoarm wohnen wollen.

Der SVW Zürich unterstützt seine Mitglieder auf Wunsch bei der Erarbeitung eines solchen Projektes und kann seine Erfahrungen einbringen. Mit Ihren Rückmeldungen helfen Sie mit, das Verfahren anzupassen und aktuell zu halten.

23. Dezember 2010

Dieser Leitfaden sowie sämtliche Anhänge können unter www.svw-zuerich.ch (siehe Menu Dokumente) heruntergeladen werden.

Mit bestem Dank an RA Dr. S. Zimmermann und J. Rügger für deren massgebende Inputs

	Seite
A Rechtliche Grundlagen der Pflichtparkplätze und der Ausnahmeregelung	2
B Standortbeurteilung.....	2
C Vorgehen.....	3
D Bausteine eines Mobilitätskonzepts	5
E Inhalte des Antrags	8
F Anhänge (siehe Inhaltsverzeichnis Seite 10).....	10

A Rechtliche Grundlagen der Pflichtparkplätze und der Ausnahmeregelung

Die Pflicht zur Erstellung einer Mindestanzahl von Parkplätzen ergibt sich aus den § 242 – 247 des kantonalen Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz; PBG) vom 7. September 1975 (Anhang 8). Es legt fest, dass die Zahl der Abstellplätze im Normalfall so festzulegen ist, dass die Fahrzeuge der Benutzer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes aufgestellt werden können. Besteht ein öffentliches Interesse, insbesondere des Verkehrs oder des Schutzes von Wohngebieten, Natur- und Heimatschutzobjekten, Luft und Gewässern, kann die Zahl der erforderlichen Plätze tiefer angesetzt und die Gesamtzahl begrenzt werden (§ 242 Abs. 2 PBG). Die Stadt Zürich hat die Einzelheiten in der Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung; PPV) vom 11. Dezember 1996 festgelegt (Anhang 9). Diese enthält in den Art. 3 ff. die Berechnungsgrundlagen für die erforderliche Anzahl Abstellplätze und regelt in Art. 8 die zulässigen Abweichungen. Art. 8 Abs. 3 ist die Rechtsgrundlage für Ausnahmeregelungen.

Die Parkplatzverordnung – und die entsprechenden Vorschriften des Planungs- und Baugesetzes befinden sich zurzeit in Revision. Bis diese rechtskräftig ist, wird die neue Verordnung jedoch bereits vorangewendet. Das heisst bezüglich Parkplatzzahl, dass das Maximum der neuen und das Minimum der alten Verordnung gilt. Nach Abschluss dieses Prozesses werden die nachfolgenden Ausführungen angepasst.

B Standortbeurteilung vor Planungsbeginn

Es ist wichtig, dass vor der konkreten Planung eines Hauses oder einer Siedlung eine Standortbeurteilung vorgenommen wird. Diese ist kein Bestandteil des Gesuchs sondern soll dem Bauträger zeigen, ob dieser Standort für autoarmes Wohnen geeignet ist. Je weniger er geeignet ist, desto mehr Massnahmen braucht es, damit autoarmes Wohnen umgesetzt und bewilligt werden kann, aber auch, damit der Bauträger kein unnötiges Risiko eingeht.

Anhang 1 dient dieser Selbstbeurteilung und enthält einen Kriterienkatalog, mit welchem die Eignung eines bestimmten Standortes für autoarmes Wohnen geprüft werden kann. Zu behaupten, dass überall in der Stadt Zürich eine Reduktion der Pflichtparkplätze zu bewilligen sei, weil „autoarmes Wohnen“ in der Stadt von vornherein angemessen sei, ist zu pauschal. Der SVW liess deshalb ein Eignungsprofil erarbeiten, das der Beurteilung eines Bauvorhabens zugrunde gelegt werden kann. Massgebend sind gewisse Infrastrukturelemente des Gebäudes, die Länge der Fusswege für Kinder und Jugendliche, verschiedene Kriterien zur Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, die Distanz zu den Geschäften der Grundversorgung sowie gewisse Kriterien der Wohnqualität und Dienstleistungen in unmittelbarer Nähe. Diese Kriterien werden mit einer bestimmten Punktzahl bewertet, die bei minderer Qualität eines Merkmals reduziert wird bzw. bei Fehlen ganz entfällt. Damit sich ein Areal überhaupt für autoarmes Wohnen eignet, müssen aus Sicht des SVW im Eignungsprofil mindestens 150 Punkte erreicht werden. Werden diese nicht erreicht, braucht es mehr Massnahmen, damit die Bauträgerschaft nicht unnötige Risiken eingeht. Diejenigen Punkte, die für eine Eignung sprechen, können dann in das Gesuch einfließen.

C Vorgehen

1. Klären der Absichten und Ziele

Zeigt die Standortbeurteilung (siehe B), dass sich ein Areal für autoarmes Wohnen eignet, muss die Genossenschaft zuerst klären, was sie genau beabsichtigt. Folgende Fragen sind zu beantworten:

- Welche Erhöhung des Anteils autofreier Haushalte gegenüber dem durchschnittlichen Anteil oder gegenüber dem bestehenden Stand soll beantragt werden?
- Geht es primär um das Vermeiden von Marktrisiken, also allenfalls unnötig hohe Kosten der Parkierung? Oder will die Genossenschaft bewusst die Anzahl Parkplätze reduzieren, um zum Beispiel die Vision der 2000-Watt-Gesellschaft anzustreben?
- Sollen als Genossenschafter/innen und Mieter/innen besonders Menschen angesprochen werden, die bewusst auf ein Auto verzichten (im Sinne eines definierten Zielpublikums)?
- Sollen Optionen für eine spätere Erhöhung der Parkplatzzahl offen gehalten werden (Vorhalteflächen auf oder unter denen später noch Parkplätze erstellt werden könnten, Verträge mit Nachbarn, etc.)?

Die Klärung dieser Fragen ist in doppelter Hinsicht wichtig: Zum einen bildet sie die Grundlage für die baulichen und weiteren Massnahmen, welche den Verzicht aufs Auto erleichtern. Zum andern müssen sie im Antrag für eine Ausnahmegewilligung formuliert werden.

2. Abklärungen

Steht ein Ersatzneubau an, lohnt es sich zu analysieren, wie viele Parkplätze (unter- und oberirdisch) bereits angeboten werden, und wie viele Parkkarten in den blauen Zonen für die betroffenen Adressen gelöst sind.

Dies kann mit einem Gesuch um Bereitstellung von statistischen Angaben zu Anwohnern mit Parkkarte bei der *Dienstabteilung Verkehr, Bewilligungsstelle* an der *Mühlegasse 18, Postfach, 8021 Zürich* erfolgen. Es müssen dazu die Adressen der betroffenen Häuser angegeben werden.

Diese Angaben geben zusammen mit den eigenen Informationen Auskunft über die Ist-Situation. Falls schon bisher weniger Parkplätze benötigt wurden und damit gerechnet wird, dass die künftige Bewohnerstruktur ähnlich sein wird, ist dies ein wichtiges Argument (im Sinne eines Tatbeweises).

Wichtig ist weiter, sich Klarheit darüber zu verschaffen, ob in der Umgebung freie Park- oder Einstellplätze bestehen und welches die Gründe dafür sind. Dies kann allenfalls zur Begründung der Ausnahmegewilligung beigezogen werden.

Auch wirtschaftlich kann für eine Reduktion der Parkplatzzahl argumentiert werden. Deshalb muss geklärt werden, ob der Bau von Einstellplätzen mit unverhältnismässigen Kosten verbunden ist (z.B. wegen schwierigen Baugrunds).

Sicher lohnt es sich auch, Erfahrungen und Erkenntnisse von Organisationen oder Liegenschaftsbesitzern im Umfeld einzuholen, die bereits eine Ausnahmegewilligung erhalten oder an einem Mobilitätskonzept gearbeitet haben. Dazu bietet der SVW Unterstützung an. Er führt eine Liste der gemeinnützigen Wohnbauträger mit einem Mobilitätskonzept.

Im Zusammenhang mit einzelnen Bausteinen eines Mobilitätskonzepts sind weitere, oft umfangreiche Abklärungen erforderlich.

3. Auseinandersetzung mit den Bausteinen eines Mobilitätskonzeptes und Entscheid über deren Verwirklichung

Im Mobilitätskonzept, welches Bestandteil des Gesuchs um Reduktion der Anzahl Pflichtparkplätze ist, werden die Gründe für ein Reduktionsgesuch dar- und Anreize und Massnahmen zur Förderung des autoarmen Wohnens festgelegt. Im Abschnitt D werden mögliche Massnahmen in Form von Bausteinen dargelegt. Je mehr Massnahmen verwirklicht werden, desto grösser sind die Erfolgsaussichten des Gesuchs. Die Genossenschaft muss sich damit auseinandersetzen und entscheiden, welche Bausteine im Projekt verwirklicht werden können, und welche Anreize sie schaffen will. Das Mobilitätskonzept muss aber auch Ausführungen darüber enthalten, wie die Genossenschaft gegenüber der Bewilligungsbehörde gewährleisten kann, dass die eingegangenen Verpflichtungen eingehalten werden (Controlling).

Die Bewilligungsbehörde prüft, ob die dargelegten Gründe und Massnahmen für eine Ausnahmegenehmigung ausreichen. Je grösser die geforderte Reduktion ist, desto mehr Kriterien müssen erfüllt und klar geregelt sein. Wesentlich ist, dass nicht nur Absichtserklärungen abgegeben werden, sondern die Umsetzung konkreter Massnahmen dargelegt wird, insbesondere:

- Verwirklichung von Angeboten und Anreizen, die helfen, das Mobilitätsbedürfnis ohne eigenes Auto zu stillen
- Verankerung des autoarmen Wohnens und der 2000-Watt-Gesellschaft in Statuten und Leitbild
- Vermietungsreglement das sicher stellt, dass die Wohnungen auch an autofreie Haushalte vermietet werden
- Allenfalls Mietverträge für Mieter mit und solche für Mieter ohne Auto
- Angaben zum Controlling
- Möglichkeit zur nachträglichen Erstellung der Parkplätze, deren Erstellung erlassen wurde.

Im Einzelnen siehe nachfolgend D.

Die Bewilligungsbehörde beurteilt im Einzelfall nicht nur, ob die Voraussetzungen für eine Reduktion generell gegeben sind, sondern legt auch den Umfang der Reduktion fest.

4. Entwurf zu einem Mobilitätskonzept, Präsentation bei den Bewilligungsbehörden

Aufgrund der definierten Absichten und Ziele und der Möglichkeit zur Verwirklichung von Bausteinen wird eine Auswahl aus den Bausteinen getroffen, diese aufeinander abgestimmt und damit ein Entwurf für ein Mobilitätskonzept zusammengestellt.

Mit einer Präsentation des Entwurfes bei den Bewilligungsbehörden wird geprüft, ob wesentliche Inhalte fehlen oder ob die Bewilligungsfähigkeit gegeben ist. Allenfalls müssen weitere Abklärungen und Anpassungen erfolgen oder auch weitere Bausteine erarbeitet und hinzugefügt werden.

5. Vorentscheid und Einreichen im Rahmen der Baubewilligung

Es ist zu empfehlen, das Gesuch bereits vor der Baueingabe zur Vorprüfung einzureichen und bezüglich der Anzahl Einstellplätze einen sog. Vorentscheid zu verlangen, d.h. eine rechtskräftige Entscheidung über die Anzahl Parkplätze, die erstellt werden müssen. Dies bewirkt für das weitere Planungsverfahren Sicherheit.

Erfahrungen mit solchen Vorentscheiden bestehen jedoch noch nicht.

Die konkrete Prüfung des Gesuchs um Ausnahmegenehmigung inkl. Mobilitätskonzept und die Erteilung dieser Bewilligung erfolgen im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens (es sei denn, es wurde bereits im Rahmen einer Vorprüfung bewilligt).

D Das Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept ist Teil des Gesuchs. Es beschreibt alle Massnahmen des Bauträgers, die dazu dienen, autoarmes Wohnen zu realisieren und sicherzustellen, dass eine genügend hohe Anzahl Haushalte kein eigenes Auto nutzt. Es müssen nicht alle Bausteine in einem Gesuch vorhanden sein, auf einzelne Bausteine kann auch verzichtet werden, insbesondere wenn dafür andere sehr wirksam sind.

Die möglichen Bausteine eines solchen Konzepts werden im Folgenden beschrieben.

1. Vermietungskonzept

Das Vermietungskonzept zeigt, welche Massnahmen die Genossenschaft vorsieht, um die Reduktion von Privatfahrzeugen zu erreichen.

Es kann zum Beispiel festgehalten werden, dass bei der Auswahl von neuen Mieter/innen nur solche berücksichtigt werden, die kein Auto haben. Wenn bei jedem Wechsel Mieter/innen ohne Auto den Vorrang haben, sollten die für ein autoarmes Wohnen erstellten Parkplätze ausreichen, um zwingende Bedürfnisse (Behinderung, neuer Arbeitsplatz) abdecken zu können.

Das Vermietungskonzept muss zudem Massnahmen enthalten für den Fall, dass die zur Verfügung stehenden Parkplätze nicht ausreichen (Warteliste, Favorisieren von Micro- und Elektrofahrzeugen, Parkplätze in der Umgebung, Carsharing-Organisation etc.).

Mieter/innen sollen im Mietvertrag darüber informiert werden, dass in der Siedlung keine oder nur wenige Parkplätze zur Verfügung stehen.

Ein Muster für ein Vermietungskonzept findet sich im Anhang 2; es müssen jedoch individuelle Anpassungen an die konkrete Situation oder Genossenschaft erfolgen.

2. Verpflichtungen im Mietvertrag

Die Mieter/innen verpflichten sich im Mietvertrag, kein Auto anzuschaffen und dafür zu sorgen, dass auch die weiteren in der Wohnung lebenden Personen kein Auto anschaffen. Ausnahmen sind erlaubt, wenn eine Behinderung ein eigenes Fahrzeug notwendig macht oder wenn wegen einer Arbeitsstelle oder mit dem Wechsel einer solchen zur Berufsausübung ein eigenes Auto unverzichtbar ist.

Es können im Mietvertrag auch zwei Kategorien von Mieter/innen unterschieden werden. Solche, die sich zum autofreien Wohnen verpflichten und solche, die ein Auto haben oder sich mindestens diese Option offen lassen wollen.

Die entsprechenden Klauseln für Mieter/innen, die keinen Anspruch auf einen Parkplatz haben, finden sich im Anhang 3 zu diesem Leitfaden. Insbesondere werden die Mieterinnen und Mieter darauf hingewiesen, dass die Missachtung der Verpflichtungen zur Kündigung des Mietvertrages führen kann.

Ein Mietvertrag mit Auto berechtigt zum Halten eines Autos und gibt im Rahmen des Verfügbaren ein Anrecht auf die Miete eines Parkplatzes in der Genossenschaft. Ist ein solcher vorhanden, ist der/die Mieter/in verpflichtet, ihn zu mieten. Beim Mietzins für den Parkplatz können die Kosten von allfälligen Vorhalteflächen und der Zufahrtsstrecken eingerechnet werden.

Juristischer Exkurs

Es ist juristisch umstritten, ob die Verpflichtung zum Verzicht auf ein Auto mietrechtlich zulässig ist. Weil ein Vermieter die Benützung seiner Sache regeln darf, ist der SVW zuversichtlich, dass die Zulässigkeit im Streitfall bejaht wird.

3. Klauseln in den Statuten

Genossenschaften können die Pflicht, auf ein Auto zu verzichten, in die Statuten aufnehmen; diese Pflichten können weiter gehen als jene im Mietvertrag. Grundsätzlich ist auch denkbar, die Pflicht aufzunehmen, sich einer Carsharing-Organisation anzuschliessen oder ein ZVV-Abonnement zu kaufen; fraglich sind jedoch die Umsetzbarkeit und Kontrolle. Die Missachtung derartiger statutarischer Bestimmungen kann zum Ausschluss aus der Genossenschaft und dann zur Kündigung des Mietvertrages führen.

Solche Bestimmungen erfordern eine Statutenrevision, welche frühzeitig vorzubereiten und der Generalversammlung vorzulegen ist. Im Anhang 4 finden sich Vorschläge zur Formulierung entsprechender statutarischer Klauseln.

4. Bestimmungen im Vermietungsreglement

Enthalten die Statuten Bestimmungen zum autoarmen Wohnen, sind diese auch im Vermietungsreglement zu präzisieren. Entsprechende Musterbestimmungen finden sich im Anhang 5.

5. Genügend gute und sichere Parkplätze für Velos und Zweiräder

Im oder ums Haus müssen nach Art. 4 Abs. 3 der Parkplatzverordnung genügend Veloparkplätze an geeigneter Lage zur Verfügung gestellt werden. Diese müssen auch Sicherheit vor Diebstahl und Vandalismus bieten. Zudem sollen für Zweitvelos weitere Abstellplätze ausserhalb des unmittelbaren Wohnumfeldes angeboten werden.

Zusätzliche Abstellplätze für Fahr-, Motor- und Elektrozeiräder über die Pflichtzahl hinaus können glaubhaft machen, dass man autoarmes Wohnen zu fördern gewillt ist.

6. Carsharing-Parkplätze

Ein absolutes Muss sind Carsharing-Plätze innerhalb des Projekts bzw. bei kleineren Siedlungen in der nahen Umgebung. Es kann bereits im Projektierungsstadium ein Vertrag mit einem Mobilitätsanbieter abgeschlossen werden. Als Zusatzvariante kann sogar vereinbart werden, dass die Carsharing-Organisation dort ausschliesslich Elektro- oder Kompogas-Fahrzeuge einsetzt (2000 Watt), ebenso Kleinwagen.

Die Carsharing-Parkplätze sind im Gesuch genau zu bezeichnen. Wenn sich keine Carsharing-Organisation bzw. kein Autopooling für sie interessiert, können sie anderweitig vermietet werden, sind jedoch bei Bedarf als Carsharing-Plätze zur Verfügung zu stellen.

Die Anzahl Carsharing-Parkplätze ist abhängig von der Anzahl Wohnungen. Sie dürfte bei 1 Platz pro 40 – 60 Wohnungen liegen.

7. Controlling und Sanktionen

Das Mobilitätskonzept muss auch Ausführungen darüber enthalten, wie der Nachweis erbracht wird, dass die von der Genossenschaft eingegangenen Verpflichtungen während der Nutzungsdauer eingehalten werden. Dazu gehört insbesondere, dass die Zeitabstände des Reportings und die zu liefernden Daten festgelegt werden; dabei genügt die offene Formulierung, dass periodisch Bericht erstattet wird. Dies ermöglicht es der Kontrollinstanz, die Kontrollintervalle flexibel zu gestalten. Damit die Genossenschaft beim Strassenverkehrsamt Auskünfte bezüglich Halten von Autos einholen kann, muss sie im Mietvertrag durch die Mieterinnen und Mieter entsprechend bevollmächtigt werden (vgl. die entsprechenden Klauseln im Anhang 3).

Zeigt das Reporting, dass die Vorgaben wiederholt nicht eingehalten werden, muss die Genossenschaft in der Regel nachträglich die volle Anzahl Parkplätze erstellen oder Ersatzabgaben leisten.

8. Vorhalteflächen

Für die Differenz zur Zahl der Parkplätze, die gesetzlich gefordert wären und aufgrund der Ausnahmegewilligung nicht erstellt werden müssen, kann eine sog. Vorhaltefläche ausgewiesen werden. Vorhalteflächen sind Flächen, die für die spätere Erstellung von Abstellplätzen reserviert werden: Ihnen liegt der Gedanke zu Grunde, dass zwar für das vorliegende Projekt bzw. die jetzigen Bedürfnisse genügend Pflichtparkplätze erstellt werden, dass sich aber sowohl die Bedürfnisse späterer Bewohner ändern, als auch Umbauten mehr Parkplätze erfordern können.

Vorhalteflächen müssen (mit Ausnahme von Kunden- oder Gästeparkplätzen) unterirdisch oder oberirdisch gedeckt sein und können auch durch Aufstockung oder „Unterstockung“ entstehen. Letztere Varianten sind zwar teurer, haben aber bei den Bewilligungsbehörden grössere Erfolgchancen. Sie können sich auch auf Nachbargrundstücken befinden oder in benachbarten Einstellgaragen „reserviert“ werden; auch das kann zu Zusatzkosten führen¹.

Es gibt verschiedene „Verbindlichkeitsstufen“ von Vorhalteflächen. Je verbindlicher diese festgelegt werden, desto stärker ist ihr Einfluss auf den Behördenentscheid. Auf unterster Stufe kann die Genossenschaft in ihrem Gesuch eine eigene Fläche (z.B. im Hof) als Vorhaltefläche bezeichnen, d.h. sich verpflichten, diese Fläche allenfalls in gedeckte Parkplätze zu verwandeln. Für Flächen auf Nachbargrundstücken oder Parkplätze in Nachbargaragen können Dienstbarkeitsverträge abgeschlossen und im Grundbuch eingetragen werden. Für Vorhalteflächen auf dem eigenen Grundstück kann aber auch der Stadt ein im Grundbuch eingetragenes Recht

¹ Bestehen in der näheren Umgebung Überbauungen, die mehr Parkplätze als von der Parkplatzverordnung gefordert sowie nicht genutzte Parkplätze aufweisen, kann man sich zu Gunsten der eigenen Parkplätze einkaufen. Damit reduziert sich die Zahl der zu erstellenden Parkplätze. Falls autoarmes Wohnen wegen zu hoher Kosten realisiert wird, können so weniger teure Parkplätze „gekauft“ werden und es braucht ev. keinen Antrag auf Reduktion der Parkplätze mehr. Ein Beispiel für eine im Grundbuch einzutragende Dienstbarkeit findet sich im Anhang 6.

ingeräumt werden (vgl. Anhang 7).

Vorhalteflächen bilden ein relativ teures Element und beeinflussen die Planung nicht unwesentlich. Ob sich eine Genossenschaft zu solchen verpflichteten will, muss sie sich gut überlegen.

9. Serviceleistungen für Velo und Transport

Es können Elektro-Velos und Elektro-Scooter mit Anhänger vermietet oder der Siedlung zur Verfügung gestellt werden, mit denen bequem eingekauft werden kann. Allenfalls kann in die Siedlung auch ein Veloladen mit Werkstätte eingemietet werden. Ebenfalls aufgeführt werden kann ein Veloladen in unmittelbarer Nähe.

10. Carsharing-Anreize

In einem Carsharing-Konzept tritt entweder die Genossenschaft als Halterin des Fahrzeuges auf, das sie den Bewohnenden vermietet; dies ist aber mit viel Aufwand und Versicherungskosten verbunden. Die Genossenschaft kann stattdessen den Bewohnenden auch Verträge und Unterlagen zur Verfügung stellen, wie sie ihre Autos gemeinschaftlich nutzen, oder in Zeiten, in denen sie sie nicht brauchen, anderen zur Verfügung stellen können.

Es besteht die Möglichkeit, mit Anbietern von Carsharing Kollektivverträge zu schliessen und so den Bewohnenden günstigere Konditionen zu verschaffen.

11. Vergünstigte oder Gratisabgabe von Verkehrsabonnements

Die Abgabe eines im Mietzins eingeschlossenen, kostenlosen oder verbilligten ZVV-Abonnements an die Haushalte wird nicht empfohlen. Zum einen ist zweifelhaft, ob dies mietrechtlich überhaupt zulässig ist. Denn bei transparenter Betrachtung zahlt sich die Mieterin dieses Abonnement durch die Mietzinszahlung selber und der Mietzins dürfte grundsätzlich nur der Deckung objektbezogener Kosten dienen. Zum anderen ist eine solche Leistung dort fragwürdig, wo der Mieter sie gar nicht beanspruchen kann, weil er gar kein Abonnement braucht (z.B. weil er nur ein Velo fährt oder ein GA hat). Zu prüfen ist hingegen die Möglichkeit, mit Anbietern von Verkehrsleistungen Reduktionen auf dem Abonnementstarif zu vereinbaren.

12. Siedlungsinternes Taxisystem

Es wird in der Siedlung ein eigenes Taxisystem auf Freiwilligenbasis betrieben. Wenn ein Transportbedürfnis besteht (z.B. für gehbehinderte Personen, die zum Arzt oder einkaufen müssen), kann man sich dort melden. Fahrzeughalter, die über die notwendige Zeit verfügen, chauffieren diese Person mit dem eigenen oder einem Carsharing-Auto zu Selbstkosten.

13. Empfangsstelle für Post und Waren

Es wird eine Anlieferstelle für den Empfang von Postsendungen und Warenlieferungen betrieben. So müssen die Bewohnenden diese nicht bei der Post oder anderen Stellen abholen und es werden unnötige Fahrten eingespart.

E Inhalte des Antrags

1. Lage des Planungsgebietes

Hier wird beschrieben, wo das Areal liegt, aus welchen Parzellen es sich zusammensetzt und wie gross es ist.

2. Zielsetzungen und Beschrieb des Projekts

Hier werden das Projekt und seine Zielsetzungen kurz dargestellt.

3. Absicht der Genossenschaft (Beispiel wenn Vision 2000-Watt-Gesellschaft)

In diesem Kapitel kann die generelle Absicht der Genossenschaft und allenfalls die Motivation für das autoarme Wohnen dargestellt werden. Im Folgenden werden Stichworte für eine solche mögliche Begründung skizziert, wenn die Genossenschaft die Vision der 2000-Watt-Gesellschaft anführt:

2000-Watt-Gesellschaft als Ziel

Die Bevölkerung der Stadt Zürich hat in der Volksabstimmung vom 30. November 2008 mit 76% Ja-Anteil die Zielsetzungen der 2000-Watt-Gesellschaft in ihrer Gemeindeordnung verankert. Sie streben eine Reduktion des Primärenergieverbrauchs von heute ca. 6'000 Watt pro Kopf auf 2'000 Watt pro Kopf an (= 17'500 Kilowattstunden pro Person und Jahr). Durch eine Steigerung der Energieeffizienz und durch die geeignete Wahl der Mittel (Gebäude, Verkehr usw.) soll diese Vision innerhalb mehrerer Generationen Realität werden. Teil dieser Zielsetzung ist eine Reduktion des CO₂-Ausstosses auf eine Tonne pro Person und Jahr.

In der neuen Siedlung xxx soll mit folgenden Massnahmen ein Beitrag zur Erreichung dieser Ziele geleistet werden:

Hohe Energiestandards angestrebt

Die Neubauten der WBG xxx werden nach den energetischen Werten gemäss Minergie-P ausgeführt. Die 2000-Watt-Gesellschaft erfordert zwangsläufig eine Bauweise (Gebäudehülle, Energieversorgung) nach den Werten gemäss Minergie-P. Denn rund 40% der 2000 Watt (ca. 800 Watt) ordnet der SIA-Effizienzpfad „Energie“ dem Wohnen zu. Es bestehen dabei Bedingungen in folgenden Bereichen: spezifischer Wärmeleistungsbedarf, Heizwärmebedarf, gewichtete Energiezahl, Luftdichtigkeit der Gebäudehülle, Haushaltsgeräte.

Erneuerbare Energien genutzt

Mit der Wahl der richtigen Energieträger kann bei der Erstellung von Neubausiedlungen ein wesentlicher Beitrag in Richtung 2000-Watt-Gesellschaft geleistet werden. Die Energieversorgung erfolgt über xx. Zudem sind voraussichtlich Photovoltaik-Anlagen vorgesehen.

Wohnflächenverbrauch begrenzt

Der Wohnflächenverbrauch pro Person wird begrenzt. Dies ist eine nachhaltige und effektive Massnahme zur Verbesserung der Energieeffizienz. Durch die Belegungsvorgaben der Genossenschaft (Anzahl Personen, welche mindestens in einer Wohnung leben müssen) und durch eine Optimierung der Nettowohnflächen wird sich in der neuen Siedlung ein Wohnflächenbedarf auf einem nachhaltigen Niveau ergeben.

Nachhaltige Mobilität

Sowohl der Standort als auch die Erschliessung eines Gebäudes beeinflussen den energetischen Aufwand für die durch das Objekt ausgelöste Mobilität. Die Genossenschaft beabsichtigt für ihre neue Siedlung ein „autoarmes Wohnen“ sowie eine möglichst geringe Belastung des Quartiers mit zusätzlichem Verkehr. Deshalb beantragt sie eine gegenüber der Parkplatzverordnung (PPV 1996) reduzierte Anzahl Abstellplätze: Im vorliegenden Gesuch werden unsere Massnahmen aufgeführt, welche Voraussetzung für eine entsprechende Bewilligung bilden.

4. Antrag

Gestützt auf Art. 8 Abs. 3 der Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (PPV Dezember 1996) stellt die Wohnbaugenossenschaft xxx der Stadt Zürich folgenden Antrag:

In der projektierten Siedlung xxx soll im Rahmen einer Ausnahmegewilligung die Anzahl Fahrzeugabstellplätze für Bewohnende unter den Minimalbedarf gemäss PPV 1996 von xxx Abstellplätzen auf xx Abstellplätze reduziert werden. Die Pflichtparkplätze für Besucher/innen bzw. für Nichtwohnnutzungen werden gemäss Verordnung erstellt. (Falls auch hier eine Abweichung beantragt wird: diese aufführen).

5. Begründung des Antrags

a) Berechnungsgrundlage

Hier die Zahl der zu erstellenden Parkplätze gemäss gültiger PPV für alle Kategorien (Wohnen, Gewerbe, Gäste, etc.) herleiten.

b) Eignung des Standorts

Hier die Standortqualitäten im Hinblick auf autoarmes Wohnen beschreiben. Die Kriterien können Anhang 1 entnommen werden.

c) Bisherige Parkplätze, Tatbeweis und Risiko von leeren Parkplätzen

Bei Ersatzneubauten aufzeigen, wie viele Parkplätze bisher zur Verfügung standen und dass diese gereicht haben (siehe unter Vorgehen Seite 3 Kapitel Abklärungen). Eventuell auch Zahlen für das Quartier angeben. Falls diese Zahlen zeigen, dass diese unter den nach der Verordnung verlangten Parkplätzen liegen, wird damit ein Tatbeweis erbracht, dass autoarmes Wohnen an diesem Standort möglich ist und das Erstellen von mehr Parkplätzen zu Leerständen führen könnte.

d) Unverhältnismässige Erstellungskosten

Falls die Erstellungskosten unverhältnismässig hoch sind, wird dies von der Bewilligungsbehörde berücksichtigt. Es müssen jedoch hier die baulichen oder anderen Gründe dargelegt werden, die zu solch hohen Kosten führen. Das Mobilitätskonzept leistet dann einen Beitrag dazu, dass allenfalls keine Ersatzabgabe geleistet werden muss.

e) Kostenmiete der Parkplätze

Hat die Genossenschaft den Grundsatz definiert, dass Parkplätze nicht durch die Wohnungsmieten subventioniert werden sollen, kann dies hier als weitere Begründung für autoarmes Wohnen dienen.

f) Mobilitätskonzept

Mit dem Mobilitätskonzept zeigt die Bauträgerschaft, dass sie willens und fähig ist, das autoarme Wohnen umzusetzen. Es können entweder hier die Punkte des Konzepts eingefügt oder auf das Mobilitätskonzept in der Beilage verwiesen werden.

f) Controlling

Hier muss beschrieben werden, wie das Controlling sichergestellt werden soll, beispielsweise:

Alle zwei Jahre werden sämtliche Bewohner/innen bezüglich der Zahl der Fahrzeuge pro Haushalt befragt oder die Informationen bei den zuständigen Ämtern eingeholt. Zeigt sich, dass die Zahl der Fahrzeuge die bewilligten Parkplätze um über 20% übersteigt, verpflichtet sich die Genossenschaft, mit Neumieter/innen nur noch Mietverträge ohne Auto abzuschliessen.

Es kann hier auch ein Hinweis angefügt werden, wenn in der Nachbarschaft noch weitere Siedlungen mit freien Parkplätzen bestehen (oder andere entlastende Tatsachen).



E Anhänge

1. Eignungsprofil für autoarmes Wohnen
2. Beispiel für ein Vermietungskonzept bei Mietverträgen ohne Auto
3. Mietvertrags-Klauseln zu Verzicht auf ein Auto
4. Statutenbestimmungen zu autoarmem Wohnen
5. Bestimmungen für das Vermietungsreglement zu autoarmem Wohnen
6. Beispiel für die grundbuchliche Sicherung von Pflichtparkplätzen auf Nachbargrundstücken
7. Beispiel für die grundbuchliche Sicherung einer Vorhaltefläche auf Nachbargrundstücken
8. § 242 – 247 des kantonalen Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz; PBG) vom 7. September 1975
9. Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung; PPV) vom 11. Dezember 1996

Anhang 1

Eignungsprofil für autoarmes Wohnen

Diese Tabelle dient der Ermittlung, ob ein Standort für autoarmes Wohnen geeignet ist. Es wird jeweils beim Erfüllungsgrad 0, 1 oder 2 angegeben. Nicht erfüllt=0, erfüllt=1, mehr als erfüllt=2. Diese Punkte werden dann mit der Gewichtung multipliziert, was die Punktezahl pro Kriterium ergibt. Das Total aller Kriterienpunkte ergibt dann das Total.

Bei den Abstellplätzen ist der Wert der Anzahl Einheiten pro 1'200 m² Bruttogeschossfläche gerechnet. Bei 3'600 m² gibt das einen Faktor 3. Die Zahl muss mit diesem Faktor multipliziert werden. Diese Zahl ergibt dann im Vergleich zur geplanten Zahl den Erfüllungsgrad.

Eignungskriterien	Zahl a	Faktor b	Wert =a*b	Gewichtung c	Erfüllungsgrad d	Anz Pkte =c*d
a) Abstellplätze						
Veloabstellplätze gedeckt, ebenerdig	40	x	x	7	x	x
Motor und Abstellplätze gedeckt	5	x	x	3	x	x
Besucherparkplätze	0.5	x	x	2	x	x
Car-Sharing-Parkplätze frei zugänglich	0.2	x	x	6	x	x
Genügend Kinderwagenabstellplätze bei Hauseingang			x	4	x	x
b) Lage für Kinder/Jugendliche und Fussverbindungen						
			Distanz in m	Gewichtung	Erfüllungsgrad	Anz Pkte
Kinderhort für 6-15-jährige			400	5	x	x
Kindergarten kreuzungsfrei erreichbar			300	5	x	x
Schulweg für bis 10-jährige über max. 1 Nebenstrasse			400	6	x	x
Schulweg für über 10-jährige			400	6	x	x
Angebot Kleinkindergruppen deutsch/fremdsprachig			300	6	x	x
c) Lage und Erschliessung öffentlicher Verkehr						
		Wegzeit	Distanz in m	Gewichtung	Erfüllungsgrad	Anz Pkte
Distanz zur nächsten ÖV Haltestelle barrierefreier Weg			200	9	x	x
Frequenz ÖV Haltestelle mind. 8 Kurse/Std. je Richtung				9	x	x
40% ÖV Haltestellen in Stadt mit max. 1 Mal Umsteigen				9	x	x
Nächste S Bahnhaltestelle mit ÖV		15		9	x	x
Nächstes Gymnasium mit ÖV		30		5	x	x
Sportanlage für Kinder/Fitnessangebot Erw. zu Fuss		15		5	x	x
Nächste Haltestelle Nachtbus zu Fuss		5		4	x	x
Eignung Topographie für Velos				8	x	x
d) Grundversorgung für Einkauf						
		Wegzeit	Distanz in m	Gewichtung	Erfüllungsgrad	Anz Pkte
Alltagseinkauf barrierefrei und mit Velo erreichbar			300	9	x	x
Grosseinkauf mit ÖV ohne Umsteigen		15		8	x	x
Distanz nächste Apotheke und Restaurant			700	4	x	x
e) Qualität Nachbarschaft, Dienstleistungen des Vermieters						
				Gewichtung	Erfüllungsgrad	Anz Pkte
Lärmfreie Wohnungen				4	x	x
Spielplätze für 2 verschiedene Alter vor dem Haus				6	x	x
Depotmöglichkeit für Hauslieferdienst barrierefrei bis Wohnungstür				4	x	x
Barriere freier Zugang zu Wohnung				3	x	x
Mobilitätsraum				5	x	x
Gemeinschaftsräume mietbar in 200m Entfernung				5	x	x
CarSharing Angebot in 200m Distanz				7	x	x
Mindestens 10 Kinder gleichen Alters in 200m Umkreis				5	x	x
Taxi bestellbar, max. 10 Min. Wartezeit				3	x	x
Total						x

Diese Kriterien sind zusammengesetzt aus dem Leitfaden "Verkehrliche Anforderungen an 2000-Watt-kompatible Bauprojekte", aus der "Marktstudie für nachhaltiges Wohnen im Raum Bern" sowie den Standortkriterien für autofreie Wohnprojekte Deutschland.

Anhang 2

Beispiel eines Vermietungskonzeptes bei Mietverträgen ohne Auto

1. Frei werdende Wohnungen werden nach den folgenden Prioritäten vermietet:
 - a) An Haushalte, bei denen sich die Mietenden durch Unterzeichnung der entsprechenden Klausel im Mietvertrag verpflichten, kein Auto anzuschaffen
 - b) An Haushalte, bei denen sich die Mietenden verpflichten, sich an einer Car-Sharing-Organisation zu beteiligen
 - c) An Haushalte, bei denen die Mietenden mind. ein Generalabonnement der SBB vorweisen können
 - d) An übrige Haushalte.
2. Mietende die einen Mietvertrag ohne Auto unterzeichnet haben, werden Ausnahmegewilligungen für Autos nur erteilt, wenn der/die Mietende oder eine Person des Haushalts aus gesundheitlichen oder beruflichen Gründen zwingend auf ein Auto angewiesen ist, welches seinen Standplatz auf dem Grundstück der Genossenschaft oder in dessen Umgebung haben muss. Der/die Mietende hat diese Notwendigkeit nachzuweisen.

Hinreichende Gründe sind:

 - e) schwere körperliche Behinderungen, welche zu einem zugewiesenen Parkfeld auf öffentlichem Grund berechtigen würde
 - f) Weit entfernter Arbeitsplatz, zum Erreichen dessen mit dem Auto gegenüber der Benützung des öffentlichen Verkehrs 1 Stunde Fahrzeit pro Arbeitsweg eingespart wird.

Keine hinreichenden Gründe sind:

 - g) Betrieb eines Gewerbes, das ein Auto erfordert (Taxi, Monteur etc.)
 - h) Blosses Interesse des Arbeitgebers an der rationelleren Abwicklung der Arbeit.
3. Inhaber einer Ausnahmegewilligung gemäss Ziffer 2 müssen, soweit verfügbar, auf dem Grundstück der Genossenschaft einen Parkplatz mieten.

Für Parkplätze auf dem Grundstück der Genossenschaft führt diese eine Warteliste, in die Interessenten erst vom Zeitpunkt an eingetragen werden können, in welchem sie einen hinreichenden Grund für die Anschaffung eines Fahrzeugs geltend machen können. Bei gleicher Priorität haben emissionsarme Fahrzeuge den Vorrang.
4. Auch Mietende, die einen Mietvertrag mit Auto unterzeichnet haben, müssen, soweit verfügbar, einen Parkplatz auf dem Grundstück der Genossenschaft mieten.

Anhang 3

Mietvertrags-Klauseln zu Verzicht auf ein Auto

(einzufügen im Mietvertrag unter „Besondere Bestimmungen“)

a) Mietvertrag ohne Auto

Der/die Mieter/in nimmt zur Kenntnis, dass sich die gemietete Wohnung in einem Gebäude befindet, für welches von der Vermieterin aufgrund einer Ausnahmegewilligung nicht die volle Anzahl an Pflichtparkplätzen gemäss der Parkplatzverordnung der Stadt Zürich erstellt werden musste. Dabei hat sich die Vermieterin verpflichtet, in rechtlich bindender Weise die Mieterinnen und Mieter zu autofreiem Wohnen anzuhalten.

Der/die Mieterin verpflichtet sich, kein Auto, Motorrad, Moped oder anderes zulassungspflichtiges Fahrzeug zu halten, das auf dem Grundstück der Vermieterin oder auf öffentlichem Grund in dessen Umgebung seinen Standplatz hat. Er/sie sorgt dafür, dass diese Verpflichtung auch von allen Familienangehörigen, Mitbewohnenden, Untermietenden, Nachmietenden und sonstigen Bewohnenden der Wohnung eingehalten wird.

Ausnahmen können von der Vermieterin bewilligt werden, wenn der/die Mietende oder eine Person im Sinne von Abs. 2 aus gesundheitlichen oder beruflichen Gründen zwingend auf ein Auto angewiesen ist, welches den Standplatz auf dem Grundstück der Vermieterin oder in dessen Umgebung hat. Der/die Mietende muss in diesem Fall auf dem Grundstück der Vermieterin oder auf privatem Grund in dessen Umgebung einen Parkplatz mieten. Solche Ausnahmegewilligungen werden widerrufen, wenn die entsprechenden Gründe wegfallen.

Der/die Mietende ist verpflichtet, der Vermieterin unverzüglich mitzuteilen, wenn er/sie ein unter Abs. 2 fallendes Fahrzeug anschafft.

Der/die Mietende nimmt zur Kenntnis, dass die Missachtung der Verpflichtungen aus den Bestimmungen zum autofreiem Wohnen einen Grund zur Auflösung des Mietverhältnisses nach Art. 257f OR bildet.

b) Mietvertrag mit Auto

Der/die Mietende nimmt zur Kenntnis, dass sich die gemietete Wohnung in einem Gebäude befindet, für welches von der Vermieterin aufgrund einer Ausnahmegewilligung nicht die volle Anzahl an Pflichtparkplätzen gemäss der Parkplatzverordnung der Stadt Zürich erstellt werden musste. Dabei hat sich die Vermieterin verpflichtet, in rechtlich bindender Weise die Mieterinnen und Mieter zu autoarmem Wohnen anzuhalten.

Der/die Mietende ist verpflichtet, soweit verfügbar, für sämtliche Fahrzeuge, auch diejenigen von Familienangehörigen, Mitbewohnenden, Untermietenden und sonstigen Bewohnenden der Wohnung einen Parkplatz auf dem Grundstück der Genossenschaft zu mieten.

Der/die Mieter/in nimmt zur Kenntnis, dass die Missachtung der Verpflichtungen aus diesen Bestimmungen einen Grund zur Auflösung des Mietverhältnisses nach Art. 257f OR bildet.

c) Klausel für die allgemeine Kontrolle

Der/die Mietende nimmt zur Kenntnis, dass sich die gemietete Wohnung in einem Gebäude befindet, für welches von der Vermieterin aufgrund einer Ausnahmegewilligung nicht die volle Anzahl an Pflichtparkplätzen gemäss der Parkplatzverordnung der Stadt Zürich erstellt werden musste. Dabei hat sich die Vermieterin verpflichtet, über die die Anzahl Mietende, die ein Auto halten, Rechenschaft abzulegen. Aus diesem Grund bevollmächtigt der/die Mietende die Vermieterin, beim Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich Auskunft darüber zu verlangen, ob er/sie bzw. Familienangehörige, Mitbewohnende, Untermietende, und sonstigen Bewohnende Halter eines Fahrzeugs sind, und verzichtet in diesem Umfang auf das Amtsgeheimnis.

Anhang 4

Statutenbestimmungen zu autoarmem Wohnen

(Die nachfolgenden Artikelzahlen beziehen sich auf die entsprechenden Artikel in den „Musterstatuten für gemeinnützige Wohnbaugenossenschaften“ von Dr. Salome Zimmermann, 7. A., Zürich 2003)

Ergänzung zu Art. 3 Zweck und Mittel:

¹..... Sie ist bestrebt, Wohnraum für alle Bevölkerungskreise anzubieten, insbesondere auch für Familien, Behinderte und Betagte. *Sie strebt die 2000-Watt-Gesellschaft an.* Sie fördert das Zusammenleben im Sinne gesamtgesellschaftlicher Verantwortung und gegenseitiger Solidarität.

²Sie sucht diesen Zweck zu erreichen durch:

- d)
- e) Verwirklichung einer Reduktion von Energieverbrauch und CO₂-Ausstoss pro Person.
- f)

Ergänzung zu Art. 4 Grundsätze der Vermietung:

⁷In Siedlungen, für welche die Genossenschaft aufgrund einer Ausnahmegewilligung nicht die volle Anzahl an Pflichtparkplätzen gemäss der Parkplatzverordnung der Stadt Zürich erstellen musste, können Mieter/innen verpflichtet werden, kein Auto, Motorrad, Moped oder anderes zulassungspflichtiges Fahrzeug zu halten. Einzelheiten regelt der Vorstand im Vermietungsreglement.

Ergänzung zu Art. 5 Grundsätze zu Bau und Unterhalt der Gebäude

¹.....geringer Folgeunterhalt sowie die Einsparung von Energie beim Bau und Unterhalt (*Anstreben der 2000-Watt-Gesellschaft*), die *Verminderung des CO₂-Ausstosses* und der Einsatz von ökologisch einwandfreien Materialien.

Ergänzung zu Art. 11 Ausschluss

¹Ein Mitglied kann jederzeit ... vorliegt:

- c)
- d) Missachtung der Bestimmungen von Statuten, Vermietungsreglement und Mietvertrag zum autoarmen Wohnen
- e)

Ergänzung zu Art. 20 Jahresrechnung und Geschäftsjahr

²Im Anhang zur Bilanz sind mind. aufzuführen:

- j)
- k) Die Resultate des Controllings zum autoarmen Wohnen

Anhang 5

Bestimmungen des Vermietungsreglements zu autoarmem Wohnen

Abschnitt X Autoarmes Wohnen

Art. 1 Grundsatz

Für die Siedlungen XX und YY musste die Genossenschaft aufgrund einer Ausnahmegewilligung nicht die volle Anzahl an Pflichtparkplätzen gemäss der Parkplatzverordnung der Stadt Zürich erstellen. Dabei hat sie sich verpflichtet, in rechtlich bindender Weise die Mieterinnen und Mieter zu autoarmem Wohnen anzuhalten. Die nachfolgenden Bestimmungen halten Rechte und Pflichten von Genossenschaft und Mieter/innen fest und beschreiben die Abläufe.

Art. 2 Pflichten der Mietenden

Der/die Mietende, der/die einen Mietvertrag ohne Auto unterzeichnet hat, ist verpflichtet, kein Auto, Motorrad, Moped oder anderes zulassungspflichtiges Fahrzeug zu halten. Er/sie hat dafür zu sorgen, dass diese Verpflichtung auch von allen Familienangehörigen, Mitbewohnende, Untermietende, Nachmietende und sonstigen Bewohnende der Wohnung eingehalten wird.

Der/die Mietende ist verpflichtet, der Genossenschaft unverzüglich mitzuteilen, wenn er/sie oder eine der ob genannten Personen ein unter Abs. 1 fallendes Fahrzeug anschaffen.

Art. 3 Ausnahmen

Ausnahmen können von der Genossenschaft bewilligt werden, wenn der/die Mietende oder eine Person im Sinne von Art. 2 Abs. 1 aus gesundheitlichen oder beruflichen Gründen zwingend auf ein Auto angewiesen ist, welches seinen Standplatz auf dem Grundstück der Genossenschaft oder in dessen Umgebung hat. Der/die Mietende hat diese Notwendigkeit nachzuweisen.

Hinreichende Gründe sind

- a) schwere körperliche Behinderung, welche zu einem zugewiesenen Parkfeld auf öffentlichem Grund berechtigen würde
- b) Weit entfernter Arbeitsplatz, zum Erreichen dessen mit dem Auto gegenüber der Benützung des öffentlichen Verkehrs 1 Stunde Fahrzeit pro Arbeitsweg eingespart wird.

Keine hinreichenden Gründe sind:

- a) Betrieb eines Gewerbes, das ein Auto erfordert (Taxi, Monteur etc.)
- b) Blosses Interesse des Arbeitgebers an der rationelleren Abwicklung der Arbeit.

Der/die Mietende muss bei Erteilung einer Ausnahmegewilligung auf dem Grundstück der Genossenschaft einen Parkplatz mieten.

Ausnahmegesuche sind beim Vorstand einzureichen. Dieser entscheidet endgültig. Ausnahmegewilligungen werden widerrufen, sobald die entsprechenden Gründe wegfallen.

Art. 4 Controlling

Der/die Mietende bevollmächtigt die Genossenschaft, beim Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich Auskunft darüber zu verlangen, ob er/sie bzw. die in Art. 2 Abs.1 genannten Personen Halter eines Fahrzeugs sind, und verzichtet in diesem Umfang auf das Amtsgeheimnis.

Art. 5 Sanktion

Die Missachtung der Verpflichtungen über das autoarme Wohnen bildet einen Grund zum Ausschluss aus der Genossenschaft und zur Auflösung des Mietverhältnisses nach Art. 257f OR.

Anhang 6

Beispiele für die grundbuchliche Sicherung von Pflichtparkplätzen auf Nachbargrundstücken

Beispiel 1

Die Parteien vereinbaren folgende Grunddienstbarkeit:

Parkplatzbenützungsberechtigt mit Zugangsrecht und Unterhaltsregelung

zu Gunsten	Kat.-Nr. XXX	Grundbuch Blatt XXX
zu Lasten	Kat.-Nr. YYY	Grundbuch Blatt YYY

Der jeweilige Eigentümer des belasteten Grundstückes gestattet dem jeweiligen Eigentümer des berechtigten Grundstückes, die im beigehefteten Situationsplan orange eingefärbten Autoabstellplätze Nr. A bis N ausschliesslich zu nutzen.

Die Betriebs-, Unterhalts- und Erneuerungskosten der Autoabstellplätze trägt der jeweilige Eigentümer des belasteten Grundstückes.

Der jeweilige Eigentümer des berechtigten Grundstückes hat auf den im beigehefteten Plan blau eingefärbten Flächen das Fuss- und Fahrwegrecht als Zugang zu den Parkplätzen.

Weitere Bestimmungen:

1. Die Parteien vereinbaren, dass über diese Parkplätze ein Mietvertrag abgeschlossen wird. Dies zu dem Mietzins pro Parkplatz, welchen die übrigen Mietenden in der Tiefgarage bezahlen (zuzüglich Fr. xx Verwaltungskosten). Soweit der berechnete Eigentümer diese Plätze nicht für sich und seine Mietenden benötigt, hat er das Recht, diese zum gleichen Mietzins, den er der Grundeigentümerin bezahlt (zuzüglich Verwaltungskosten), an Drittpersonen zu vermieten.
2. Sollte der berechnete Eigentümer aufgrund einer Revision der Rechtsgrundlagen die Parkplätze nicht mehr als Pflichtparkplätze benötigen und wird dies von der Baubehörde bestätigt, stimmt die jeweilige Eigentümerin des belasteten Grundstückes bereits jetzt einer entsprechenden Reduktion der Anzahl Parkplätze zu und erklärt sich zu einer entsprechenden Abänderung dieses Vertrages bereit.
3. Die Parteien verpflichten sich bei Schadenersatz im Unterlassungsfall, die Verpflichtung aus den Ziffern 1 und 2 allfälligen Erwerber/innen der beteiligten Grundstücke zu überbinden mit der Verpflichtung, diese auch allfälligen Rechtsnachfolgern zu übertragen.
4. Für die Einräumung dieser Dienstbarkeit hat der berechnete Grundeigentümer keine Entschädigung zu leisten.
5. Die Dienstbarkeit ist sofort ins Grundbuch einzutragen, den bereits bestehenden beschränkten dinglichen Rechten im Range nachgehend.
6. Die Kosten des Notariates und Grundbuchamtes werden vollumfänglich von der berechtigten Eigentümerin übernommen.

Beispiel 2

Grunddienstbarkeit

„Ausschliessliches Benützungsberechtigt an 5 unterirdischen Pflichtparkplätzen mit Zugangsrecht und Unterhaltsregelung

zu Gunsten	Kat.-Nr. XXX	Grundbuch Blatt XXX
zu Lasten	Kat.-Nr. YYY	Grundbuch Blatt YYY

Der jeweilige Eigentümer des belasteten Grundstückes räumen dem jeweiligen Eigentümer des berechtigten Grundstückes das ausschliessliche Benützungsberechtigt an fünf Pflichtparkplätzen Nr. A bis O in der unterirdischen Garage mit den entsprechenden Zugangsrechten über die gemeinschaftlichen Teile ein. Die Lage und der Umfang der Parkplatzareale ist im Servitutplan orange bemalt.

Der Berechnete trägt keine Kosten für Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der Garage und der Garagenplätze.“

Anhang 7

Beispiele für die grundbuchliche Sicherung einer Vorhaltefläche auf einem Nachbargrundstück

Grunddienstbarkeit

„Ausschliessliches Benützungsrecht an 5 unterirdischen Pflichtparkplätzen mit Zugangsrecht und Unterhaltsregelung (Vorhalteflächen)

zu Gunsten Kat.-Nr. XXX Grundbuch Blatt XXX

zu Lasten Kat.-Nr. YYY Grundbuch Blatt YYY

Der jeweilige Eigentümer des belasteten Grundstückes räumen dem jeweiligen Eigentümer des berechtigten Grundstückes das ausschliessliche Benützungsrecht an fünf Pflichtparkplätzen Nr. A bis O in der unterirdischen Garage mit den entsprechenden Zugangsrechten über die gemeinschaftlichen Teile ein. Die Lage und der Umfang der Parkplatzareale ist im Servitutplan orange bemalt.

Der jeweilige Eigentümer des berechtigten Grundstückes räumt dem jeweiligen Berechtigten des belasteten Grundstückes das Recht ein, diese Parkplätze auf eigene Rechnung zu vermieten, solange er sie nicht zur Realisierung der in der Baubewilligung Nr. XXX Ziffer YY festgehaltenen Vorhalteflächen benötigt.

Der Berechtigte trägt bis zur Realisierung der Vorhalteflächen keine Kosten für Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der Garage und der Garagenplätze; wird die Vorhaltefläche realisiert, so trägt er diese Kosten im Verhältnis der von ihm beanspruchten Anzahl Parkplätze zur Gesamtparkplatzzahl.

Anhang 8

§ 242 – 247 des kantonalen Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz; PBG) vom 7. September 1975

E. Fahrzeugabstellplätze

I. Zahl

§ 242. ¹Die Bau- und Zonenordnung legt die Zahl der Abstellplätze für Verkehrsmittel, insbesondere für Motorfahrzeuge, fest, die nach den örtlichen Verhältnissen, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks für Bewohner, Beschäftigte und Besucher erforderlich sind.

² Im Normalfall soll die Zahl der Abstellplätze so festgelegt werden, dass die Fahrzeuge der Benutzer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes aufgestellt werden können. Besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse, insbesondere des Verkehrs oder des Schutzes von Wohngebieten, Natur- und Heimatschutzobjekten, Luft und Gewässern, kann die Zahl der erforderlichen Plätze tiefer angesetzt und die Gesamtzahl begrenzt werden.

II. Erstellungspflicht

§ 243. ¹Abstellplätze sind im gebotenen Ausmass zu schaffen

- a. bei Neuerstellung von Bauten und Anlagen;
- b. bei allgemeinen baulichen Änderungen, die einen erheblichen Teil der Baute oder Anlage erfassen oder durch die eine wesentlich andere Nutzung als bisher ermöglicht wird;
- c. bei Nutzungsänderungen, die voraussichtlich wesentlich andere Verkehrsbedürfnisse schaffen.

² Bei bestehenden Bauten und Anlagen kann ohne Zusammenhang mit Änderungen die Schaffung oder Aufhebung von Abstellplätzen verlangt werden, wenn der bisherige Zustand regelmässig Verkehrsstörungen oder andere Übelstände bewirkt oder wenn die Beschäftigtenparkplätze die festgesetzte Gesamtzahl erheblich überschreiten. Die Verpflichtung muss nach den Umständen technisch und wirtschaftlich zumutbar sein.

III. Lage und Gestaltung

§ 244. Die Abstellplätze müssen auf dem Baugrundstück oder in nützlicher Entfernung davon liegen.

² Sie müssen auch unter Berücksichtigung eines künftigen Strassenausbaus verkehrssicher angelegt sein; in Strassenabstandsbereichen dürfen Pflichtplätze nur liegen, wenn die spätere Verlegung auf Kosten des Pflichtigen möglich ist und rechtlich gesichert wird.

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

IV. Gemeinschaftsanlagen

§ 245. ¹ . . .

² Die Schaffung öffentlicher oder privater Gemeinschaftsanlagen und die Beteiligung hieran können vom Gemeinderat gebietsweise oder von der örtlichen Baubehörde im baurechtlichen Bewilligungsverfahren verfügt und näher geordnet werden,

- a. wenn ein öffentliches Interesse, insbesondere des Verkehrs sowie des Schutzes von Wohngebieten, Natur- und Heimatschutzobjekten und Gewässern, der Schaffung von Abstellplätzen auf den einzelnen Grundstücken entgegensteht;
- b. wenn dem Baupflichtigen die Realerfüllung wegen der örtlichen Verhältnisse nicht möglich oder nicht zumutbar ist.

³ Derartige Verfügungen schliessen das Verbot ein, auf den betreffenden Grundstücken Abstellplätze zu schaffen, die nicht dem Güterumschlag, einem näher zu bestimmenden besondern Eigenbedarf oder der Parkierung zweirädriger Fahrzeuge dienen.

V. Ersatzabgabe

1. Voraussetzung und Höhe

§ 246. ¹ Ist die Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage innert nützlicher Frist nicht möglich, hat der Grundeigentümer, der kraft behördlicher Feststellung keine oder nur eine herabgesetzte Zahl eigener Abstellplätze schaffen muss oder darf, der Gemeinde eine angemessene Abgabe zu leisten.

² Keine Abgabe ist zu entrichten, soweit das Fehlen von Abstellplätzen auf die behördliche Aufhebung privater Parkierungsmöglichkeiten zurückzuführen ist.

³ Die Höhe der Abgabe richtet sich nach den durchschnittlichen Kosten privater Plätze im entsprechenden Gebiet und danach, ob die privaten Plätze nach den Umständen offen oder gedeckt angelegt werden könnten oder müssten; zu berücksichtigen sind ferner Wertverluste, die für das pflichtige Grundstück ohne angemessene Abstellmöglichkeiten entstehen, die Lage des pflichtigen Grundstücks zu einer bestehenden oder vorgesehenen öffentlichen Anlage und deren Art sowie die mutmasslichen Einnahmen des Gemeinwesens.

⁴ Streitigkeiten über die Abgabepflicht werden im Verfahren nach dem Gesetz betreffend die Abtretung von Privatrenten⁸ entschieden.

2. Pflichten der Gemeinden

§ 247. ¹ Die Gemeinden haben die Abgaben in einen Fonds zu legen, der nur zur Schaffung von Parkraum in nützlicher Entfernung von den belasteten Grundstücken oder zu einem diesen Grundstücken dienenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs verwendet werden darf.

² Die Fondsmittel sind jeweils einzusetzen, sobald die Umstände es erlauben.

³ Gemeinden, die einen Fonds bilden, sind verpflichtet, eine Parkraumplanung durchzuführen und laufend den Verhältnissen anzupassen.

⁴ Andere Gemeinwesen und öffentliche Verkehrsaufgaben erfüllende Unternehmungen können von der Gemeinde Beiträge aus deren Fonds verlangen, wenn sie Parkraum schaffen, der sonst von der Gemeinde bereitgestellt werden müsste.

Anhang 9

Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, PPV) vom 11. Dezember 1996

I. Allgemeines

Art. 1 Inhalt

Diese Verordnung regelt

- a) die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze,
- b) die Beteiligung an Gemeinschaftsanlagen,
- c) die Leistung von Ersatzabgaben,
- d) den Ersatzabgabefonds und die Parkraumplanung.

Art. 2 Zuständigkeit

Soweit das kantonale, das übrige kommunale Recht und diese Verordnung nichts Besonderes bestimmen, obliegt ihre Anwendung der zuständigen Baubehörde.

II. Zahl der Abstellplätze

Art. 3 Berechnungsgrundlagen

1 Die Zahl der Abstellplätze hängt ab von

- a) der Ausnützung und der Nutzweise des Grundstücks (Normalbedarf) und
- b) dem Grad seiner Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, der Zentralität der Lage und der Strassenkapazität (Erschliessungsqualität) und
- c) der Einhaltung der zulässigen NO₂-Werte der Luftreinhalte-Verordnung und
- d) den Anforderungen des Ortsbildschutzes.

2 Sie berechnet sich nach der massgeblichen Geschossfläche. Als solche gilt die Fläche aller dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren Räume unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessung und der Sanitärräume samt inneren Trennwänden.

3 Die Zahl der Abstellplätze wird erst am Schluss der Berechnung ab einem Bruchteil von mehr als 0,5 aufgerundet.

Art. 4 Normalbedarf

1 Je nach Nutzweise ist für folgende Geschossflächen ein Personenwagenabstellplatz erforderlich:

Nutzweise	Geschossfläche in m ²
Wohnen	100
Büros, Labors, Praxen:	
bis und mit 500 m ² je Betriebseinheit:	120
grösser als 500 m ² je Betriebseinheit:	210
Läden:	
bis und mit 2000 m ² je Betriebseinheit	100
grösser als 2000 m ² je Betriebseinheit	160
Restaurants, Cafés, Bars	40
Fabrikations- und Lagerräume	350

2 Für spezielle Nutzungen (Spitäler, Alterswohnungen und Heime, Schulhäuser, Hotels, Sportanlagen usw.) berechnet sich der Normalbedarf von Fall zu Fall nach den Grundsätzen dieser Verordnung unter Berücksichtigung der VSS-Norm (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, SN 641400).

3 Ist wegen der Nutzung des Grundstücks mit regelmässigem Abstellen von zweirädrigen Fahrzeugen zu rechnen, sind dafür zusätzliche Abstellplätze an geeigneter Lage vorzusehen.

Art. 5 Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen

1 In den nachfolgenden Gebieten beträgt die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze wegen der Erschliessungsqualität folgende Anteile am Normalbedarf:

	Minimal in %	Maximal in %
Gebiet A (Altstadt)	10	10
Gebiet B (City)	25	50
Gebiet C (citynahe Gebiete, Zentren Oerlikon, Altstetten und Höngg)	40	75
Gebiet D (Gürtelgebiete, Altstetten, Oerlikon, Seebach, Stettbach, Zentren Wollishofen, Affoltern und Schwamendingen)	60	105
Übriges Gebiet	80	130

Für die Zugehörigkeit der einzelnen Grundstücke zu den Gebieten A–D ist der zu dieser Verordnung gehörende Plan (Massstab 1:5000) massgebend. Er kann beim Tiefbauamt und bei der Baupolizei unentgeltlich eingesehen werden.

2 Solange die zulässigen NO₂-Werte der Luftreinhalte-Verordnung auf dem Stadtgebiet überschritten werden, gelten folgende Maximalwerte:

	Maximal in %
Gebiet A	10
Gebiet B	45
Gebiet C	70
Gebiet D	95
Übriges Gebiet	130

Art. 6 Zahl der erforderlichen Abstellplätze für Besucherinnen und Besucher sowie Kundschaft

1 Von der gemäss Art. 5 errechneten Zahl der minimal erforderlichen Abstellplätze sind für Besucherinnen und Besucher sowie für die Kundschaft folgende Anteile zu reservieren und besonders zu kennzeichnen:

Nutzweise:	Anteile in %:
Wohnen	10
Büros, Labors, Praxen mit starkem Publikumsverkehr (z. B. Schalter, Abfertigungsräume, Arztpraxen usw.)	25
Läden, Restaurants, Cafés, Bars	50
Fabrikations- und Lagerräume	75
	15

2 Für spezielle Nutzungen gilt Art. 4 Abs. 2 dieser Verordnung sinngemäss.

Art. 7 Abstellplätze in der Altstadt

Im Gebiet A dürfen Abstellplätze, ausser in Gemeinschaftsanlagen gemäss § 245 des Planungs- und Baugesetzes (PBG), nur für einen ausgewiesenen, besonderen Eigenbedarf (z. B. Notfallfahrzeuge für die Ärzteschaft), für den Güterumschlag und für die Parkierung leichter zweirädriger Fahrzeuge erstellt werden.

Art. 8 Abweichungen

1 Für Fahrzeuge, die ausschliesslich Betriebszwecken dienen, kann die Zahl der insgesamt zulässigen Abstellplätze angemessen erhöht werden.

2 Für die Nutzweise Wohnen darf die Zahl der insgesamt zulässigen Abstellplätze bis auf 0,9 pro Wohnung einschliesslich Besucherparkplätze erhöht werden.

3 Aus wichtigen Gründen (z. B. Doppelnutzungen, sehr grosse Wohneinheiten, Parkplätze für Elektromobile, Schutz des Bodens vor Versiegelung, Natur-, Heimat- und Gewässerschutz) kann die zuständige Baubehörde Abweichungen von den in Art. 4-7 ermittelten Abstellplatzzahlen bewilligen oder anordnen. Derartige Abweichungen sind im baurechtlichen Entscheid zu begründen.

4 Können in einer Baute durch die Erstellung einer grösseren, unterirdischen Parkierungsanlage bisherige öffentliche Parkplätze auf Strassen und Plätzen ersetzt werden, kann die Zahl der insgesamt zulässigen Parkplätze um diejenige der Aufzuhebenden erhöht werden.

III. Lage, Gestaltung und Gebrauch der Abstellplätze

Art. 9 Lage

1 Die erforderlichen Abstellplätze für Personenwagen sind in der Regel auf dem Grundstück oder in einem Umkreis bis zu 300 m zu erstellen; bei Abstellplätzen für Besucherinnen und Besucher gilt ein Umkreis von 150 m. Dabei sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. In Reduktionsgebieten (Gebieten mit herabgesetzter Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze) können diese Entfernungen angemessen vergrössert werden.

2 Erforderliche Abstellplätze für leichte zweirädrige Fahrzeuge sind in der Regel auf dem Grundstück selbst zu erstellen.

3 Minimal erforderliche Abstellplätze müssen in der Regel für Fahrzeuge direkt, solche für Besucherinnen und Besucher sowie für die Kundschaft leicht zugänglich sein.

4 Anordnung und Abmessung von Abstellplätzen richten sich im Übrigen in der Regel nach den einschlägigen VSS-Normen.

Art. 10 Gestaltung

1 Die nicht für Besucherinnen und Besucher und die Kundschaft vorgesehenen Abstellplätze für Personenwagen sind unterirdisch anzulegen oder zu überdecken, wenn dadurch die Nachbarschaft wesentlich geschont werden kann, die Verhältnisse es gestatten und die Kosten zumutbar sind.

2 Bei oberirdischen Abstellplätzen ist die versiegelte Fläche zu minimieren.

Art. 11 Gebrauch

1 Minimal erforderliche Abstellplätze sind bestimmungsgemäss zu benützen; insbesondere dürfen solche für Besucherinnen und Besucher sowie für die Kundschaft nicht zur Dauerparkierung verwendet werden.

2 Für bestimmte Nutzweisen bereitgestellte minimal erforderliche Abstellplätze dürfen nur dann an Dritte abgegeben werden, wenn es am Bedarf für die Benützerinnen und Benützer des pflichtigen Grundstücks fehlt.

3 Minimal erforderliche Abstellplätze dürfen ohne Zustimmung der zuständigen Baubehörde weder tatsächlich noch rechtlich aufgehoben werden. Deren Anzahl ist als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

IV. Gemeinschaftsanlagen

Art. 12 Begriff

Gemeinschaftsanlagen im Sinne dieser Verordnung sind Abstellplatzanlagen oder Teile davon, die für Benutzerinnen und Benutzer verschiedener Grundstücke bestimmt sind und deren Abstellplätze diesen Grundstücken fest zugewiesen werden.

Art. 13 Beteiligungspflicht

1 Wer die erforderlichen Abstellplätze nicht selber erstellen kann oder darf, hat sich im Umfang der fehlenden minimal erforderlichen Abstellplätze innert angemessener Frist an einer Gemeinschaftsanlage in nützlicher Entfernung zu beteiligen. Die Verpflichtung zur Beteiligung an einer bestimmten Gemeinschaftsanlage kann durch Beschluss der zuständigen Baubehörde auferlegt werden.

2 Mit der Beteiligung verbunden ist die Pflicht, an die Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten der Gemeinschaftsanlage anteilmässig beizutragen.

Art. 14 Sicherstellung

1 Die Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage ist vor Baubeginn nachzuweisen. Ist dies nicht möglich, so ist die Pflicht zur Beteiligung vor Baubeginn durch eine öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

2 Die zuständige Baubehörde kann eine finanzielle Sicherstellung in der mutmasslichen Höhe der Beteiligung an den Baukosten verfügen. Die Sicherstellung ist vor Baubeginn zu leisten.

3 Die Beteiligung bedarf der Genehmigung durch die zuständige Baubehörde. Sie darf ohne deren Zustimmung weder rechtlich noch tatsächlich aufgehoben werden; diese Verfügungsbeschränkung ist im Grundbuch anmerken zu lassen.

V. Ersatzabgabe

Art. 15 Abgabepflicht

1 Wer als Grundeigentümerin oder als Grundeigentümer die erforderlichen Abstellplätze nicht selber schaffen kann oder darf und sich innert nützlicher Frist auch nicht an einer Gemeinschaftsanlage beteiligen kann, hat eine Ersatzabgabe zu entrichten, die in jedem Fall niedriger sein muss als die Erstellungskosten.

2 Der Stadtrat kann über die Bemessung der Ersatzabgaben Richtlinien erlassen.

Art. 16 Festlegung, Fälligkeit, Sicherstellung, Abgabepflichtige

1 Die Ersatzabgabe wird vom Tiefbauamt gemäss dem Gesetz betreffend die Abtretung von Privatrechten festgelegt und mit unbenutztem Ablauf der Einsprachefrist fällig. Sie ist innert 30 Tagen nach Fälligkeit zu bezahlen. Wenn sich der Baubeginn verzögert, kann die Zahlung später, aber vor Baubeginn, erfolgen.

2 Die zuständige Baubehörde kann verfügen, dass noch nicht rechtskräftig festgesetzte Ersatzabgaben vor Baubeginn sichergestellt werden.

3 Geschuldet ist die Ersatzabgabe von der jeweiligen Grundeigentümerschaft.

Art. 17 Streitigkeiten

Über Einsprachen betreffend die Höhe der Abgabe wird im Verfahren nach dem Gesetz betreffend die Abtretung von Privatrechten entschieden.

Art. 18 Rückforderungen

Wer als Grundeigentümerin oder als Grundeigentümer die durch die Ersatzabgabe abgelösten minimal erforderlichen Abstellplätze später vollzählig oder teilweise beschafft, kann die seinerzeit geleistete Ersatzabgabe innert 10 Jahren nach rechtskräftiger Festsetzung anteilmässig ohne Zins zurückfordern.

VI. Ersatzabgabefonds und Parkraumplanung

Art. 19 Äufnung

Der Ersatzabgabefonds wird geäufnet durch

- a) die Ersatzabgaben,
- b) allfällige Betriebsüberschüsse der ganz oder teilweise mit Fondsmitteln erstellten Anlagen für Abstellplätze oder anteilmässiger Beteiligung daran.

Art. 20 Zweckbindung, Verwendung und Verwaltung

1 Über die Verwendung der Fondsmittel im Sinne von § 247 PBG entscheidet der Stadtrat, der Gemeinderat oder die Gemeinde im Rahmen ihrer in der Gemeindeordnung geregelten Zuständigkeit.

2 Der Fonds wird vom Finanzdepartement verwaltet. Die Anträge auf Verwendung der Fondsmittel stellt die Vorsteherin oder der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements gestützt auf den Parkraumplan. Bei Verwendung der Fondsmittel zugunsten des öffentlichen Verkehrs wird Antrag im Einvernehmen mit der Vorsteherin oder dem Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe gestellt.

Art. 21 Parkraumplan

1 Dem Stadtrat obliegen Festsetzung und laufende Nachführung eines Parkraumplans. Dieser bezeichnet Lage, Grösse und vorgesehenen Realisierungszeitpunkt öffentlich zugänglicher Parkierungsanlagen sowie die dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs dienenden Massnahmen zu Lasten des Ersatzabgabefonds.

2 Der Plan gibt zudem Auskunft über Lage, Grösse und vorgesehenen Realisierungszeitpunkt von Gemeinschaftsanlagen.

VII. Schlussbestimmungen

Art. 22 Übergangsbestimmungen

1 Die zur Zeit der Inkraftsetzung dieser Verordnung noch nicht von der zuständigen Baubehörde erledigten Baugesuche unterliegen den neuen Vorschriften.

2 Ergibt sich aufgrund neuer Vorschriften eine Reduktion der mit der baurechtlichen Bewilligung festgesetzten Zahl von minimal erforderlichen Abstellplätzen und ist die Beteiligungspflicht an einer Gemeinschaftsanlage oder die Höhe der Ersatzabgabe noch nicht rechtskräftig festgesetzt, so ist diese Reduktion von der zuständigen Baubehörde wiedererwägungsweise zu verfügen.

Art. 23 Inkraftsetzung

1 Diese Verordnung tritt nach der Genehmigung durch den Regierungsrat am Tage nach deren Veröffentlichung im städtischen und im kantonalen Amtsblatt in Kraft.

2 Die Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung), Gemeinderatsbeschluss vom 8. Januar 1986 mit Änderungen vom 20. Dezember 19893, wird damit aufgehoben.