

wetZIKON 

Grosser Gemeinderat

Stand der Dokumentation: 15. September 2016

Einladung zur 26. Sitzung des Grossen Gemeinderates

Wetzikon, 13. September 2016

Der Grosse Gemeinderat der Stadt Wetzikon wird sich am
Montag, 26. September 2016, um 19.00 Uhr
zur Behandlung der vorliegenden Geschäfte im Saal des Stadthauses versammeln.

1. Mitteilungen des Präsidenten
2. Genehmigung Traktandenliste
3. 16.05.4 16-2 Interpellation Elmar Weilenmann (BDP)¹: "Instandstellung Industriestrasse" (Begründung)
4. 16.05.3 16-9 Postulat Andreas Erdin (GLP): "Recycling von Kunststoffabfällen" (Begründung)
5. Parkplatzverordnung PPVO (Beratung)²
6. Fragestunde³

Präsident des Grossen Gemeinderates
Toni Zweifel

¹ Bei den parlamentarischen Vorstössen wird jeweils die Erstunterzeichnende bzw. der Erstunterzeichnende des Vorstosses aufgeführt (die weiteren sind auf dem Vorstoss ersichtlich).

² Das Parlament muss nach der Beratung der Parkplatzverordnung der dann ergänzte erläuternde Bericht zur Kenntnis nehmen.

³ Gemäss Art. 51 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates.

Grosser Gemeinderat Wetzikon
Präsident Toni Zweifel
Bahnhofstr. 167
8622 Wetzikon

Grosser Gemeinderat

Eingang: 29. Aug. 2016

Vorstoss Interpellation

Nr. 16.05.4 16-2

Interpellation
Instandstellung Industriestrasse

Die Wetziker Strassen befinden sich glücklicherweise in einem guten Zustand dank den regelmässigen Sanierungsarbeiten. Eine unrühmliche Ausnahme bildet die Erschliessungsstrasse zu einem belebten Industriequartier in Kempton.

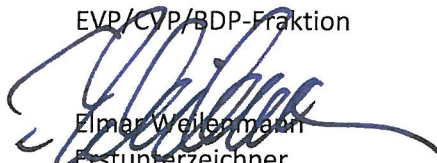
Rund 50 Gewerbler und Anwohner und deren zig Angestellte und Kunden haben sich fast schon gewöhnt an das holprige Fahrerlebnis zu ihren Geschäften. Die Fahrbahn ist überzogen mit geflickten Rissen, welche vielerorts wieder aufgesprungen sind. Die Einfahrt zur Rietstrasse ist löcherig und bietet für Velofahrer eine ständige Gefahr. Wenn's regnet, bilden sich grosse Wasserlachen bei der Zufahrt zum Landikreisel infolge Absenkung des Untergrundes. Durch jedes vorbeifahrende Fahrzeug entsteht so eine sehenswerte Wasserfontäne. Dass die Trottoir- und Strassenränder langsam von der Natur erobert werden, mag ja grünen Geistern gefallen. Aber das dies der Beginn von weiteren Schäden am Bauwerk bedeutet, müsste einem verantwortungsvollen Unterhaltsverantwortlichen doch auffallen.

Die Industriestrasse gehört zwar dem Kanton, dient aber einzig als Erschliessungsstrasse von dort angesiedelten Wetziker Steuerzahlern. Die Aussicht auf Gesamtanierung für den Zeitpunkt, wo die Westtangente fertig gestellt werden kann, ist ein schwacher Trost für die Betroffenen.

Wir ersuchen den Stadtrat um Beantwortung folgender Frage:

- Gibt es eine Möglichkeit, dass unsere Stadtväter sich beim Kanton einsetzen, und evt. unter Einsatz eigener Finanzen wenigstens für eine Sanierung der schlimmsten Stellen (Einfahrt zur Rietstrasse und Löcher schliessen) mithelfen könnten?


Mit freundlichem Gruss
EVP/CVP/BDP-Fraktion



Elmer Weilenmann
Erstunterzeichner
Gemeinderat



Mitunterzeichner
Gemeinderat



Mitunterzeichner
Gemeinderat



Mitunterzeichner
Gemeinderat



Mitunterzeichner
Gemeinderat

Wetzikon, Grosser Gemeinderat

POSTULAT

Recycling von Kunststoffabfällen

Wir ersuchen den Stadtrat zu prüfen, wie auch in der Stadt Wetzikon Kunststoffabfälle separat gesammelt werden können, damit sie nicht der Kehrichtverbrennung zugeführt werden. Insbesondere soll geprüft werden, wieweit die Ideen a), b), c), d), e) und f) in der Stadt Wetzikon realisiert werden können.

a) „Extrasäcke“ zum Sammeln von Kunststoffabfällen

Verschiedene private Firmen (z.B. Kunststoffsammelsack Schweiz GmbH in Baar, Grimm in Grüningen, Daetwiler in Brugg, InnoRecycling AG in Eschlikon, Schneider in Meilen), vertreiben **kenntlich gemachte** Säcke zum Sammeln von Kunststoffabfällen. Von diesen „Extrasäcken“ kauft man zum Beispiel 10 Stück und zahlt damit gleich die Entsorgungsgebühr an die Gemeinde – wie bei den gelben Wetziker Abfallsäcken.

b) Separate Sammeltour (bestehende gelbmarkierte Kehrichtsammelstelle)

Die Säcke mit den Kunststoffabfällen werden auf einer separaten Sammeltour eingesammelt (also nicht gleichentags wie die gelben Wetziker Abfallsäcke), zum Beispiel dreimonatlich oder einmonatlich - wie beim Karton. Dabei kann die Sammeltour von der Stadt Wetzikon oder von einer privaten (Recycling-)Firma organisiert werden.

c) Einrichten eines Extrasackdepots in den Sammelstellen

Die EinwohnerInnen von Wetzikon bringen ihre Säcke mit den Kunststoffabfällen selber zu einer der bereits bestehenden Sammelstellen - wie beim Styropor.

d) Aufstellen von Containern in den Sammelstellen

Die EinwohnerInnen von Wetzikon bringen ihre Kunststoffabfälle selber zu einer Sammelstelle und werfen sie dort direkt (also nicht in einem Sack) in einen separaten Container ein – wie beim Altglas oder beim Altmetall.

e) Sortierung/Trennung in der Gemeinde

Die Sortierung/Trennung der gesammelten Kunststoffabfälle wird von der Stadt Wetzikon organisiert und vorgenommen, eventuell auch mit Sozialprogrammen für Arbeitslose oder auch mit der Bereitstellung von gemeinnützigen Einsatzplätzen für Flüchtlinge.

f) Zusammenarbeit mit der Firma Wiedag in Bubikon

Die Sortierung/Trennung der gesammelten Kunststoffabfälle wird von dieser Firma vorgenommen. Wiedag arbeitet an neuen Verfahren, um Abfall nach Wertstoffen zu filtern, damit daraus neue Gegenstände entstehen können. Im Werkstoffcenter in Bubikon werden auch Plastikverpackungen aus Haushalten angenommen. An diesem Plastikrecycling beteiligen sich bereits zahlreiche Gemeinden aus der Schweiz. (aus einem Bericht des Zürcher Oberländers)

Grosser Gemeinderat

Eingang: 29. Aug. 2016

Vorstoss Postulat

Nr. 16.05.3 16-9

Begründungen

1.

Die Herstellung von Kunststoffen (ver)braucht Erdöl, und alles Erdöl wird eines schönen Tages verbraucht sein. Deshalb sollten Kunststoffe nicht erst dann, sondern schon heute so weit wie möglich in den Rohstoffkreislauf zurückgeführt werden.

2.

Mehrere mit Wetzikon vergleichbare Städte und Gemeinden haben Kunststoffrecycling eingeführt und damit weitgehend positive Erfahrungen gemacht.

3.

Kunststoffrecycling ist nicht nur ökologisch, sondern auch wirtschaftlich, denn es fördert technologische Innovationen und schafft verschiedenartige Arbeitsplätze.

Andreas Erdin

Andreas Erdin (Grünliberale)

Toni Zweifel

Toni Zweifel (CVP)

Walter Kübler

Walter Kübler (EVP)

**Antrag und Weisung
an den Grossen Gemeinderat**

GGR-Geschäft 33/2015

Stadtratsbeschluss vom 18. November 2015

Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Grossen Gemeinderat, er möge folgenden Beschluss fassen:
(Referent: Stadträtin Susanne Sieber)

1. Die am 1. Juni 2015 festgesetzte Parkplatzverordnung wird in Wiedererwägung gezogen.
2. Die Tabelle in Art. 5 Abs. 2 der festgesetzten Parkplatzverordnung wird wie folgt geändert:

<i>Benutzerkategorie</i>	<i>Massgeblicher Bedarf in % des Grenzbedarfs (Art. 3):</i>					
	<i>Bewohner</i>		<i>Beschäftigte</i>		<i>Besucher/Kunden</i>	
	<i>Min.</i>	<i>Max.</i>	<i>Min.</i>	<i>Max.</i>	<i>Min.</i>	<i>Max.</i>
<i>Güteklasse ÖV-Erschliessung</i>						
<i>Klasse A</i>	40 %	60 %	20 %	30 %	30 %	45 %
<i>Klasse B</i>	55 %	80 %	30 %	45 %	45 %	60 %
<i>Klasse C, D</i>	70 %	110 %	45 %	90 %	50 %	100 %
<i>Keine Klasse</i>	100 %	120 %	90 %	110 %	90 %	110 %

3. Art. 5 Abs. 6 der festgesetzten Parkplatzverordnung wird gestrichen.
4. Die überarbeitete Parkplatzverordnung wird festgesetzt.

Weisung

Ausgangslage

Der Grosse Gemeinderat genehmigte am 1. Juni 2015 eine neue Parkplatzverordnung (PPVO) für die Stadt Wetzikon. Dabei wich er in einigen Punkten von der Vorlage ab, die der Stadtrat ihm unterbreitete und die von der Baudirektion des Kantons Zürich als genehmigungsfähig vorgeprüft wurde.

Mit Schreiben vom 21. Oktober 2015 informierte Regierungsrat Markus Kägi die Stadt Wetzikon darüber, dass einzelne Artikel der vom Grossen Gemeinderat genehmigten PPVO nicht mehr genehmigungsfähig seien. Die Baudirektion stellte in Aussicht, dass Art. 5 Abs. 2 und Abs. 6 der PPVO nicht genehmigt werden und das Kapitel II (Art. 2 bis Art. 11) der PPVO von der Genehmigung ausgenommen sein werden.

Die Baudirektion begründete ihren in Aussicht gestellten Entscheid damit, dass die Stadt Wetzikon als ein mit dem öffentlichen Verkehr hervorragend erschlossenes kantonales Zentrumsgebiet mit der neuen PPVO insgesamt einen ungenügenden Beitrag zur Erreichung des Modalsplit-Ziels leiste. Der kantonale Richtplan fordere jedoch, dass Zentrumsgebiete einen wesentlichen Beitrag zur Zielerreichung

leisten müssen. Damit verstiesse die vorgenommenen Änderungen gegen § 16 PBG, wonach Planungen der unteren Stufen der Richtplanung zu entsprechen haben.

Der Stadtrat beschloss am 11. November 2015, das Genehmigungsverfahren bei der Baudirektion sistieren zu lassen und dem Grossen Gemeinderat einen Antrag auf Überarbeitung der festgesetzten Parkplatzverordnung zu stellen.

Einträge im kantonalen Richtplan 2015

Das Gebiet Wetzikon wird im kantonalen Richtplan (KRP) als Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung mit der Funktion "Regionalzentrum" bezeichnet (Pt. 2.3.2 Nr. 11 KRP). Bei Planungen in den Zentrumsgebieten sind die folgenden Grundsätze wegleitend (Pt. 2.3.1 KRP):

- *Dichte Siedlungsteile mit hoher Siedlungsqualität sollen erhalten bleiben bzw. neu geschaffen werden. Zu diesem Zweck sind in der Regel Mischnutzungen anzustreben.*
- *Die baulichen Dichten sind, angepasst an die örtlichen Gegebenheiten, für Zentrumsgebiete deutlich über den in § 49a Planungs- und Baugesetz (PBG) vorgesehenen Ausnützungen festzulegen. Mit Nutzungs- und Dichtevorgaben in den regionalen Richtplänen sind die Zentrumsgebiete, auch im Hinblick auf die Freiraumgestaltung, bedarfsgerecht zu strukturieren.*
- *Der Wirtschaft sind optimale Standorte zur Verfügung zu stellen, insbesondere solche mit hoher Erschliessungsqualität durch den öffentlichen und – je nach Nutzungsart – auch individuellen Verkehr. Die bereits vorhandenen infrastrukturellen Vorleistungen der öffentlichen Hand sind optimal zu nutzen.*
- *Für bestehende Fachmarkt- und Einkaufszentren sowie für das publikumsorientierte Gewerbe ist die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr sicherzustellen.*
- ***Die Zentrumsgebiete sollen einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des kantonalen Modalsplit-Ziels leisten (vgl. Pt. 4.1.1 b KRP). Die Erschliessung der Zentrumsgebiete ist daher auf einen überdurchschnittlich hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs auszurichten (vgl. Pt. 4.1.3 a KRP).***
- *Die Verkehrs- und die übrige Infrastruktur sind so zu planen und zu projektieren, dass eine zweckmässige Etappierung der Entwicklung der einzelnen Gebiete ermöglicht wird.*
- *Zur Förderung energiesparender Raumstrukturen, zur Steigerung der Energieeffizienz und mit Blick auf den vermehrten Einsatz erneuerbarer Energien sind entsprechende Energiekonzepte zu erarbeiten (vgl. Pt. 5.4 KRP).*
- *Als Entwicklungsimpulse oder zur funktionalen Optimierung sind öffentliche Einrichtungen zielgerichtet auszubauen bzw. anzusiedeln (vgl. Pt. 6).*
- *Die Umsetzung von massgeblichen Vorhaben in Zentrumsgebieten geschieht unter Einbezug der Öffentlichkeit und privater Akteure wie Infrastrukturträger, der Grundeigentümer- und Investorenschaft insbesondere im Rahmen kooperativer Planungsverfahren. Im Bereich von Gemeinde- oder Regionsgrenzen sind die Entwicklungskonzepte grenzüberschreitend zu erarbeiten.*

Zur Gesamtstrategie im Bereich Verkehr enthält der kantonale Richtplan zum Modalsplit-Ziel folgende Aussagen (Pt. 4.1.1 b KRP):

Öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr stärken:

Zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage sind alle Verkehrsarten sachgerecht und aufeinander abgestimmt einzusetzen. Gemäss Leitlinie 2 ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten (vgl. Pt. 1.2 KRP); damit hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt. In den Stadtlandschaften Zürich, Winterthur, Glatt- und Limmattal sowie zwischen den Zentren ist auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken. Der Fuss- und Veloverkehr ist vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern.

Die Verpflichtung der Gemeinden, sich auf die kantonalen Zielsetzungen auszurichten, findet sich in Pt. 4.1.3 c KRP:

Die Gemeinden haben bei der Ausgestaltung kommunaler Richtpläne, von Bau- und Zonenordnungen, Erschliessungsplänen, Sondernutzungsplänen sowie Parkierungsverordnungen den kantonalen Zielsetzungen Rechnung zu tragen. Im Rahmen der Berichterstattung nach Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV) ist den Aspekten "Verkehrsqualität", "Mobilität", "Verkehrssicherheit", "Umweltqualität", "Siedlungs- und Landschaftsqualität" so wie "Grundversorgung" und "Standortattraktivität für die Wirtschaft" besondere Beachtung zu schenken.

Anpassung der Tabelle von Art. 5 Abs. 2 PPVO

Nach § 242 PBG legt die Bau- und Zonenordnung 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 Grundstückes für Bewohner, Beschäftigte und Besucher erforderlich sind (Abs. 1). 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 (§ 242 Abs. 2 PBG).

Die Regelung von Abstellplätzen für Verkehrsmittel erfolgt aufgrund dieser Bestimmung durch die Nutzungsplanung, also die Bau- und Zonenordnung einer Gemeinde. Sie hat sich dabei an den übergeordneten Planungsgrundlagen zu orientieren, also an der kantonalen, regionalen und kommunalen Richtplanung, welche für die Behörden verbindlich sind.

Gestützt auf diese Grundlagen hat die Gemeinde Wetzikon bereits 1989 eine Verordnung über Fahrzeugabstellplätze erlassen und diese in der Folge mehrmals abgeändert. Diese soll durch eine neue Parkplatzverordnung ersetzt werden.

Die Baudirektion bemängelt an der zur Genehmigung eingereichten Vorlage, dass in mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Gebieten die maximal zulässigen Parkplätze zu hoch angesetzt wurden. Die mit der neuen PPVO zulässigen Parkplätze übersteigen damit sogar diejenigen, die in der bisherigen Verordnung möglich waren.

Bisherige Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze vom 27. September 1989 (mit Anpassungen)

In dieser Verordnung werden die Pflichtparkplätze nach der Nutzung der Baute oder Anlage festgelegt und darauf beruhend in bestimmten Gebieten vorgeschrieben, diese Pflichtparkplätze wieder zu reduzieren. In den sog. Reduktionsgebieten ist es in bestimmten, genau definierten Fällen zulässig, die Zahl der Abstellflächen bis auf 50 % der Pflichtparkplätze zu reduzieren. In anderen genau definierten Fällen ist vorgeschrieben, dass die Anzahl Abstellplätze nicht grösser als 70 % der Pflichtparkplätze sein darf. Sinn und Zweck dieser Regelungen ist es, dass in mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossenen Gebieten nicht zu viele Abstellflächen für Fahrzeuge erstellt werden. Im Gegensatz zur neuen Parkplatzverordnung umfasste das so vorgegebene Reduktionsgebiet praktisch das ganze Gemeindegebiet.

Das Minimum der zu erstellenden Parkplätze beträgt demnach 50 % und das Maximum 70 % der Pflichtparkplätze.

Parkplatzverordnung (Vorlage des Stadtrates)

Der Stadtrat legte in seiner Vorlage den massgeblichen Bedarf an Parkplätzen wie folgt fest:

<i>Benutzerkategorie</i> <i>Güteklasse</i> <i>ÖV-Erschliessung</i>		<i>Massgeblicher Bedarf in % des Grenzbedarfs (Art. 3):</i>					
		<i>Bewohner</i>		<i>Beschäftigte</i>		<i>Besucher/Kunden</i>	
		<i>Min.</i>	<i>Max.</i>	<i>Min.</i>	<i>Max.</i>	<i>Min.</i>	<i>Max.</i>
<i>Klasse A</i>		40 %	60 %	20 %	30 %	30 %	45 %
<i>Klasse B</i>		55 %	80 %	30 %	45 %	45 %	60 %
<i>Klasse C, D</i>		70 %	110 %	45 %	90 %	50 %	100 %
<i>Keine Klasse</i>		100 %	120 %	90 %	110 %	90 %	110 %

Dabei entspricht der Mindestbedarf an Parkplätzen dem unteren Grenzwert, die maximal zulässige Gesamtzahl dem oberen Grenzwert der Tabelle (je in Prozenten des Grenzbedarfs, der in Art. 3 PPVO festgelegt wird).

Parkplatzverordnung (festgesetzte Fassung des Grossen Gemeinderates)

Der Grosse Gemeinderat legte in der genehmigten PPVO den massgeblichen Bedarf an Parkplätzen wie folgt fest (Abweichung mit roter Schrift hervorgehoben):

<i>Benutzerkategorie</i> <i>Güteklasse</i> <i>ÖV-Erschliessung</i>		<i>Massgeblicher Bedarf in % des Grenzbedarfs (Art. 3):</i>					
		<i>Bewohner</i>		<i>Beschäftigte</i>		<i>Besucher/Kunden</i>	
		<i>Min.</i>	<i>Max.</i>	<i>Min.</i>	<i>Max.</i>	<i>Min.</i>	<i>Max.</i>
<i>Klasse A</i>		40 %	80 %	20 %	60 %	30 %	70 %
<i>Klasse B</i>		55 %	100 %	30 %	80 %	45 %	90 %
<i>Klasse C, D</i>		70 %	110 %	45 %	90 %	50 %	100 %
<i>Keine Klasse</i>		100 %	120 %	90 %	110 %	90 %	110 %

Antrag auf Anpassung der festgesetzten Tabelle auf die ursprüngliche Vorlage des Stadtrates

Die von der Baudirektion vorgeprüfte ursprüngliche Tabelle zur Festlegung der Parkplätze erweist sich als genehmigungsfähig und entspricht den Vorgaben der kantonalen Richtplanung. Aus diesem Grund sollen die Werte der ursprünglichen Tabelle in die überarbeitete Fassung übernommen und neu festgesetzt werden.

Streichung von Art. 5 Abs. 6 PPVO

Art. 5 Abs. 6 PPVO kam auf Wunsch der Migros Genossenschaft Ostschweiz zustande. Der Stadtrat wies in seinem früheren Antrag an den Grossen Gemeinderat darauf hin, dass er nicht opponieren würde, wenn die KRLG das Anliegen der Migros in ihre Beratung aufnähme. Die Einschätzung der Baudirektion zeigt nun, dass die Formulierung doch problematischer ist als zunächst angenommen: Der Absatz wird als "nicht praxistauglich" erachtet, denn die PPVO habe die "eindeutige Erhebung des massgeblichen Bedarfs an Parkplätzen" zu gewährleisten, was der neu eingefügte Absatz nicht zu leisten vermag.

Mit der Formulierung in Art. 5 Abs. 6 PPVO wird eine Grundlage für eine zu offene Einzelfallpraxis geschaffen, obschon bereits Art. 6 Abs. 2 PPVO eine Abweichung von den Werten in Art. 5 ermöglicht, sofern sich diese auf sachliche Gründe stützen und den öffentlichen Interessen nicht zuwiderlaufen. Deshalb soll Art. 5 Abs. 6 PPVO ganz gestrichen werden.

Möglichkeiten für das weitere Vorgehen

Die Baudirektion wird Art. 5 Abs. 2 und Abs. 6 PPVO in der festgesetzten Fassung nicht genehmigen. Sie nimmt zudem das ganze Kapitel II (Art. 2 bis Art. 11) der PPVO einstweilen von der Genehmigung aus, da es als Normgefüge zu verstehen ist. In der Zwischenzeit wird Kapitel II (Art. 2 bis 8) der bisherigen Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze vom 27. September 1989 weiterhin zur Anwendung kommen. Faktisch führt das zu zwei parallel anwendbaren normativen Grundlagen unterschiedlichen Alters, was bei der Rechtsanwendung zwar handhabbar, für den Bürger aber kaum nachvollziehbar wäre. Der Grosse Gemeinderat hätte dann die nicht genehmigten Bestimmungen zu überarbeiten, damit danach die ganze revidierte Parkplatzverordnung genehmigt und in Kraft gesetzt werden kann.

Um eine Rechtszersplitterung zu vermeiden, sollte auf die Festsetzung der Parkplatzverordnung zurückgekommen und die beiden nicht genehmigungsfähigen Artikel überarbeitet werden. Dann bliebe bis zur Genehmigung einer überarbeiteten Fassung die bisherige Verordnung in Kraft.

Ist ein Beschluss des Grossen Gemeinderates im Rechtsmittelverfahren aufgehoben oder geändert worden, entscheidet der Grosse Gemeinderat darüber, ob die Gemeinde ihrerseits den Rechtsmittelweg beschreiten soll oder nicht (§ 155 Abs. 1 lit. a des Gemeindegesetzes). Dies gilt sinngemäss auch bei der Genehmigung von raumplanerischen Erlassen.

Demnach bestehen für das weitere Vorgehen folgende Möglichkeiten:

1. Wiedererwägung der festgesetzten Parkplatzverordnung und freiwillige Anpassung von Art. 5 Abs. 2 und Abs. 6 PPVO durch den Grossen Gemeinderat gemäss der ursprünglichen Vorlage des Stadtrates. Eine Aufhebung oder Änderung früherer Volksabstimmungs- und Gemeindebeschlüsse ist für THALMANN eine "selbstverständliche Möglichkeit" (THALMANN, Kommentar zum Zürcher Gemeindegesetz, 3. A. 2000, § 50 N. 3.8).
2. Erhalt der Verfügung der Baudirektion über die teilweise Nichtgenehmigung und Anfechtung des Entscheids bei der zuständigen Rekursinstanz. Dazu müssten jedoch vertiefte juristische Abklärungen getroffen werden und es müsste ein ausgewiesener Bauanwalt eine Rechtsschrift verfassen. Ob überhaupt eine Chance auf Erfolg besteht ist jedoch fraglich, da die Richtplanung ein behördenverbindliches Instrument ist.
3. Die Verfügung der Baudirektion über die teilweise Nichtgenehmigung wird akzeptiert. Es kommen dann die neue und die alte Parkplatzverordnung parallel zur Anwendung. Der Grosse Gemeinderat hätte dann die nicht genehmigten Bestimmungen der neuen Parkplatzverordnung nochmals zu überarbeiten.

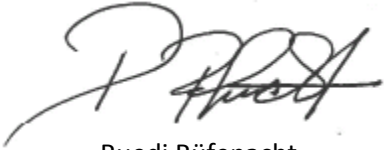
Erwägungen des Stadtrats

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass eine Anfechtung der Verfügung der Baudirektion zwar möglich ist, aber kaum von Erfolg gekrönt sein wird. Eine Rechtszersplitterung mit zwei parallel anwendbaren normativen Grundlagen zu Fahrzeugabstellplätzen ist nicht zweckmässig. Deshalb soll der Grosse Gemeinderat auf seinen Entscheid zurückkommen und die Parkplatzverordnung so überarbeiten, dass sie von der Baudirektion vorbehaltlos genehmigt werden kann.

Fakultatives Referendum

Nach Art. 10 der Gemeindeordnung unterstehen Beschlüsse des Grossen Gemeinderates grundsätzlich dem fakultativen Referendum, ausser sie sind durch Gesetz oder Gemeindeordnung davon ausgenommen. Für die Festsetzung der Parkplatzverordnung besteht keine Befreiung von der Referendumpflicht, weshalb ein solcher Beschluss des Grossen Gemeinderates dem fakultativen Referendum untersteht.

Im Namen des Stadtrates



Ruedi Rüfenacht
Präsident



Marcel Peter
Stadtschreiber

versandt am: 20.11.2015

Aktenverzeichnis

- Parkplatzverordnung vom 1. Juni 2015
- Schreiben der Baudirektion vom 21. Oktober 2015
- Plan der Güteklassen des öffentlichen Verkehrs
- Auszug aus dem kantonalen Richtplan

Kommission für Raumplanung und Landgeschäfte (KRLG)

Geschäft 33/2015 Parkplatzverordnung PPVO

Die Kommission für Raumplanung und Landgeschäfte (KRLG) beantragt:

1. Eintreten auf die Vorlage.
2. Zustimmung zu den Anträgen der Kommission für Raumplanung und Landgeschäfte.

Begründung / Bemerkungen

Der Grosse Gemeinderat genehmigte am 1. Juni 2015¹ die Parkplatzverordnung (PPVO) für die Stadt Wetzikon. Mit Schreiben vom 21. Oktober 2015 informierte die Baudirektion die Stadt Wetzikon darüber, dass einzelne Artikel der vom Grossen Gemeinderat genehmigten PPVO nicht mehr genehmigungsfähig seien. Die Kommission für Raumplanung und Landgeschäfte (KRLG) nahm sich als vorberatende Kommission der Thematik und legt dem Parlament die Anträge gemäss der separaten Synopse vor. Die Anträge werden mündlich begründet.

Wetzikon, 12. September 2016

¹ <http://www.wetzikon.ch/politik/parlament/archiv-vergangener-sitzungen/bisherige-sitzungen-2015/sitzung-1-juni-2015>.

GGR-Geschäft 33/2015
Parkplatzverordnung PPVO

Dieses Dokument enthält:

- Anträge der Kommission für Raumplanung und Landgeschäfte (S. 2 ff.).
- Zur Information die Parkplatzverordnung vom 1. Juni 2015 (S. 5 ff.).

Bemerkungen:

- Die Anträge des Stadtrates sind im ursprünglichen Geschäft ersichtlich (der massgebliche Art. 5 Abs. 2 ist in der Synopse ersichtlich).
- Die Anträge der Kommission sind **fett unterstrichen** bzw. ~~gestrichen~~ und in der rechten Spalte ersichtlich.
- Die Anträge des Stadtrates sind **fett unterstrichen** (siehe Art. 5 Abs. 2).

Stand der Bearbeitung: 12. September 2016

Parkplatzverordnung vom 1. Juni 2015

Art. 2 Abs. 6

Ergibt die Berechnung der Parkplätze keine ganze Zahl, werden Bruchteile am Ende der Berechnung mathematisch gerundet.

Art. 5 Abs. 1

Der massgebliche Bedarf an Parkplätzen und deren zulässige Gesamtzahl berechnen sich anhand des Grenzbedarfs gemäss Artikel 3 sowie der Güteklasse des öffentlichen Verkehrs.

Art. 5 Abs. 2

Der Mindestbedarf an Parkplätzen entspricht dem unteren Grenzwert, die maximal zulässige Gesamtzahl dem oberen Grenzwert der nachstehenden Tabelle (je in Prozenten des Grenzbedarfs):

Benutzerkategorie Güteklasse ÖV-Erschliessung	Massgeblicher Bedarf in % des Grenzbedarfs (Art. 3):					
	Bewohner		Beschäftigte		Besucher/Kunden	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Klasse A	40 %	80 %	20 %	60 %	30 %	70 %
Klasse B	55 %	100 %	30 %	80 %	45 %	90 %
Klasse C, D	70 %	110 %	45 %	90 %	50 %	100 %
Keine Klasse	100 %	120 %	90 %	110 %	90 %	110 %

Antrag der Kommission vom 8. September 2016

Ergibt die Berechnung der Parkplätze keine ganze Zahl, ~~werden~~ **können** Bruchteile am Ende der Berechnung ~~mathematisch gerundet~~ **auf- oder abgerundet werden.**

~~Der massgebliche Bedarf an Parkplätzen und deren zulässige Gesamtzahl berechnen sich anhand des Grenzbedarfs gemäss Artikel 3 sowie der Güteklasse des öffentlichen Verkehrs.~~ **Der massgebliche Bedarf an Abstellplätzen berechnet sich anhand des Grenzbedarfs gemäss Art. 3, der Güteklasse des öffentlichen Verkehrs in der Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen vom Oktober 1997 sowie anhand der Reduktionswerte in Abs. 2. Alternativ kann das vereinfachte Verfahren gemäss Abs. 5 beansprucht werden.**

Benutzerkategorie Güteklasse ÖV-Erschliessung	Massgeblicher Bedarf in % des Grenzbedarfs (Art. 3):					
	Bewohner		Beschäftigte		Besucher/Kunden	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Klasse A	40 %	80% 70 %	20 %	60% 50 %	30 %	70 % 60 %
Klasse B	55 %	100% 90 %	30 %	80% 65 %	45 %	90 % 80 %
Klasse C, D	70 %	110 %	45 %	90 %	50 %	100 %
Keine Klasse	100 %	120 %	90 %	110 %	90 %	110 %

Parkplatzverordnung vom 1. Juni 2015

Antrag Kommission vom 8. September 2016

Minderheitsantrag¹ der Kommissionsmitglieder Esther Kündig-Albrecht und Stefan Burch: Festhalten am Antrag **des Stadtrates**.

Benutzerkategorie Güteklasse ÖV-Erschliessung	Massgeblicher Bedarf in % des Grenzbedarfs (Art. 3):					
	Bewohner		Beschäftigte		Besucher/Kunden	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Klasse A	40 %	80% 70 % 60 %	20 %	60% 50 % 30%	30 %	70 % 60 % 45 %
Klasse B	55 %	100% 90 % 80 %	30 %	80 % 65 % 45 %	45 %	90 % 80 % 60 %
Klasse C, D	70 %	110 %	45 %	90 %	50 %	100 %
Keine Klasse	100 %	120 %	90 %	110 %	90 %	110 %

Art. 5 Abs. 3
In den Wohnzonen W1.3 A und W1.3 B ist die Anzahl der Parkplätze nicht beschränkt.

Art. 5 Abs. 4
Auf weniger als einen Parkplatz insgesamt darf die Zahl des massgeblichen Bedarfs nicht reduziert werden. Für Kunden gewerblicher Nutzungen gemäss Art. 3 Ziff. 3.–9. dürfen mindestens 2 Parkplätze erstellt werden.

Art. 5 Abs. 5
Die Reduktionsgebiete werden in einem Situationsplan festgehalten, der integrieren der Bestandteil dieser Verordnung ist. Der Plan der Reduktionsgebiete wird durch die Legislative periodisch an veränderte Gegebenheiten der ÖV-Erschliessung angepasst und mit Rechtsmittelhinweis publiziert.

~~Die Reduktionsgebiete werden in einem Situationsplan festgehalten, der integrieren der Bestandteil dieser Verordnung ist. Der Plan der Reduktionsgebiete wird durch die Legislative periodisch an veränderte Gegebenheiten der ÖV-Erschliessung angepasst und mit Rechtsmittelhinweis publiziert.~~ **Im vereinfachten Verfahren kommen direkt die ÖV-Güteklassen und Reduktionsgebiete gemäss Situationsplan in Abs. 6 zur Anwendung.**

¹ Gemäss Art. 62 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates.

Parkplatzverordnung vom 1. Juni 2015	Antrag Kommission vom 8. September 2016
<p>Art. 5 Abs. 6</p> <p>Die OV-Güteklasse wird in Abweichung vom Situationsplan der Reduktionsgebiete gemäss Abs. 5 im Einzelfall bestimmt, wenn massgebende Anteile der Besucher, Kunden oder Beschäftigten aus Einzugsgebieten stammen, welche unterschiedliche OV-Güteklassen aufweisen. Die Zuordnung zur OV-Güteklasse im Einzelfall erfolgt nach der jeweils gültigen Fassung der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen.</p>	<p>Die OV-Güteklasse wird in Abweichung vom Situationsplan der Reduktionsgebiete gemäss Abs. 5 im Einzelfall bestimmt, wenn massgebende Anteile der Besucher, Kunden oder Beschäftigten aus Einzugsgebieten stammen, welche unterschiedliche OV-Güteklassen aufweisen. Die Zuordnung zur OV-Güteklasse im Einzelfall erfolgt nach der jeweils gültigen Fassung der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen. Die ÖV-Güteklassen und Reduktionsgebiete werden in einem Situationsplan festgehalten. Dieser wird durch die Legislative periodisch an veränderte Gegebenheiten der ÖV-Erschliessung angepasst und mit Rechtsmittelhinweis publiziert.</p>

Parkplatzverordnung

Vom Grossen Gemeinderat festgesetzt am 1. Juni 2015

Grosser Gemeinderat Wetzikon

Barbara Spiess
Präsidentin

Dr. Michael Strebel
Ratssekretär

Von der Baudirektion genehmigt am

Für die Baudirektion:

BDV-Nr.

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Allgemeine Bestimmungen	
Art. 1 Geltungsbereich	3
II. Zahl, Lage und Gestaltung der Abstellplätze	
Art. 2 Berechnungsgrundlagen	3
Art. 3 Zahl der erforderlichen Parkplätze für Personenwagen	4
Art. 4 Lage und Gestaltung der Parkplätze für Personenwagen	5
Art. 5 Massgeblicher Bedarf an Parkplätzen	5
Art. 6 Abweichungen	6
Art. 7 Parkplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen	6
Art. 8 Verbot der Zweckentfremdung	6
Art. 9 Erforderliche Parkplätze für Motorräder	6
Art. 10 Erforderliche Abstellplätze für Velos (VP), Veloanhänger und Kinderwagen	7
Art. 11 Doppelnutzung von Parkplätzen und platzsparende Lösungen	7
III. Gemeinschaftsanlagen	
Art. 12 Begriff	8
Art. 13 Beteiligung	8
Art. 14 Nachweis und Sicherstellung	8
IV. Ersatzabgaben	
Art. 15 Abgabepflicht	9
Art. 16 Höhe der Abgaben	9
Art. 17 Rückforderung	9
Art. 18 Streitigkeiten	9
V. Parkraumplanung	
Art. 19 Zuständigkeit, Inhalt, Einsichtnahme	10
VI. Parkraumfonds	
Art. 20 Einlagen	10
Art. 21 Verwendung und Verwaltung	10
VII. Schlussbestimmungen	
Art. 22 Inkrafttreten	11
VIII. Anhang	
Anhang 1 Güteklassen des öffentlichen Verkehrs	12
Anhang 2 Glossar	13

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt für das ganze Gebiet der Politischen Gemeinde Wetzikon.

II. Zahl, Lage und Gestaltung der Parkplätze

Art. 2 Berechnungsgrundlagen

- 1) Massgebend für die Berechnung der erforderlichen Zahl von Personenwagen-Parkplätzen (nachstehend als PP oder Parkplätze bezeichnet) sind die Nutzweise und die Lage einer Baute oder Anlage sowie je nach Umständen die Anzahl der Wohnungen, die Geschossfläche, die Verkaufsfläche, die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr oder weitere Kriterien.
- 2) Die in der Tabelle gemäss Art. 3 bestimmten Besucher- und Kundenparkplätze sind als solche zu erstellen und entsprechend zu bezeichnen.
- 3) Die Geschossfläche (GF) berechnet sich aus allen dem Wohnen, Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren Geschossflächen in Dach-, Voll- und Untergeschossen unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen und Sanitärräumen samt inneren Trennwänden. Aussenwände sind bei der Berechnung der GF nicht zu berücksichtigen.
- 4) Als Verkaufsfläche gilt die dem Kunden zugängliche Nettobodenfläche (inkl. Gestelle, Kassen usw.).
- 5) Bei Gebäuden mit gemischter Nutzungsart wird die Zahl der Abstellplätze nach Massgabe der Nutzungsart anteilmässig errechnet.
- 6) Ergibt die Berechnung der Parkplätze keine ganze Zahl, werden Bruchteile am Ende der Berechnung mathematisch gerundet.
- 7) Bei Einfamilienhäusern kann der Vorplatz zu Garagen als Parkplatz für Besucher gezählt werden.

Art. 3 Grenzbedarf für Parkplätze

Der Grenzbedarf für Parkplätze (PP) berechnet sich wie folgt:

Nutzung der Baute oder Anlage	Grenzbedarf für Parkplätze (PP)	
	Bewohner oder Beschäftigte	Besucher oder Kunden
1. Einfamilienhäuser	2 PP pro Haus	1 PP pro Haus
2. Mehrfamilienhäuser (ab 2 Wohnungen)	1 PP pro 80 m ² GF, min. 1.5 PP pro Wohnung	1 PP pro 4 Wohnungen, min. 1 PP pro Haus
3. Industrie- und Gewerbebetriebe (Produktionsbetriebe)	1 PP pro 70 m ² GF	1 PP pro 750 m ² GF
4. Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe, wie z.B. öffentliche Verwaltung, Bank, Reisebüro, Arztpraxis, Kopieranstalt, Chemische Reinigung, Coiffeur usw.	1 PP pro 35 m ² GF	1 PP pro 100 m ² GF
5. Übrige Dienstleistungsbetriebe mit schwachem Publikumsverkehr, wie Rechtsanwaltspraxis, Planungsbüro, andere Bürobetriebe usw.	1 PP pro 40 m ² GF	1 PP pro 300 m ² GF
6. Kundenintensive Verkaufsgeschäfte, wie Lebensmittelgeschäft, Warenhaus, Apotheke (ohne Einkaufszentren) usw.	1 PP pro 80 m ² GF	1 PP pro 40 m ² Verkaufsfläche
7. Übrige Verkaufsgeschäfte, wie z.B. Papeterie, Buchhandlung, Haushaltgeschäft usw.	1 PP pro 60 m ² GF	1 PP pro 60 m ² Verkaufsfläche
8. Einkaufszentren ab 2'000 m ² Verkaufsfläche bzw. ca. 3'000 m ² GF mit Mischnutzung: Grossverteiler (inkl. Lebensmittel), Hobby, Mode, Restaurants etc.	1 PP pro 250 m ² GF	1 PP pro 60 m ² GF
9. Übrige Nutzungen, wie z.B. Gaststätten, Unterhaltungsstätten, Garagenbetriebe, Transportgeschäfte, Autohandel, Sportanlagen, Bahnstationen usw.	Ermittlung von Fall zu Fall aufgrund der jeweiligen Umstände und ausgehend von den Berechnungsangaben der VSS-Normen.	

Art. 4 Lage und Gestaltung der Parkplätze

- 1) Parkplätze für Personenwagen müssen entweder auf dem Baugrundstück selbst oder in nützlicher Entfernung davon liegen.
- 2) Unter Vorbehalt der Art. 7 und 10 beträgt die nützliche Entfernung für Besucherparkplätze 200 m, für die übrigen Parkplätze 400 m.
- 3) Der massgebliche Bedarf an Parkplätzen gemäss Art. 5 darf im Strassenabstandsbe-
reich liegen, wenn die spätere Verlegung auf Kosten des Pflichtigen oder die Ersatz-
abgabe rechtlich gesichert ist.
- 4) Oberirdische Parkplatzflächen für mehr als 10 Parkplätze sind, wo dies angesichts
Zonierung, Lage und Umgebung zweckmässig ist, durch eine angemessene Anzahl
Bäume zu gestalten.

Art. 5 Massgeblicher Bedarf an Parkplätzen

- 1) Der massgebliche Bedarf an Parkplätzen und deren zulässige Gesamtzahl berechnen
sich anhand des Grenzbedarfs gemäss Artikel 3 sowie der Güteklasse des öffentlichen
Verkehrs.
- 2) Der Mindestbedarf an Parkplätzen entspricht dem unteren Grenzwert, die maximal
zulässige Gesamtzahl dem oberen Grenzwert der nachstehenden Tabelle (je in Pro-
zenten des Grenzbedarfs):

Benutzerkategorie Güteklasse ÖV-Erschliessung	Massgeblicher Bedarf in % des Grenzbedarfs					
	Bewohner		Beschäftigte		Besucher/Kunden	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Klasse A	40 %	80 %	20 %	60 %	30 %	70 %
Klasse B	55 %	100 %	30 %	80%	45 %	90 %
Klasse C, D	70 %	110 %	45 %	90 %	50 %	100 %
Keine Klasse	100 %	120 %	90 %	110 %	90 %	110 %

- 3) In den Wohnzonen W1.3 A und W1.3 B ist die Anzahl der Parkplätze nicht beschränkt.
- 4) Auf weniger als einen Parkplatz insgesamt darf die Zahl des massgeblichen Bedarfs
nicht reduziert werden. Für Kunden gewerblicher Nutzungen gemäss Art. 3 Ziff. 3.–9.
dürfen mindestens 2 Parkplätze erstellt werden.
- 5) Die Reduktionsgebiete werden in einem Situationsplan festgehalten, der integrieren-
der Bestandteil dieser Verordnung ist. Der Plan der Reduktionsgebiete wird durch die
Legislative periodisch an veränderte Gegebenheiten der ÖV-Erschliessung angepasst
und mit Rechtsmittelhinweis publiziert.
- 6) Die ÖV-Güteklasse wird in Abweichung vom Situationsplan der Reduktionsgebiete ge-
mäss Abs. 5 im Einzelfall bestimmt, wenn massgebende Anteile der Besucher, Kunden
oder Beschäftigten aus Einzugsgebieten stammen, welche unterschiedliche ÖV-Güte-
klassen aufweisen. Die Zuordnung zur ÖV-Güteklasse im Einzelfall erfolgt nach der
jeweils gültigen Fassung der kantonalen Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs
in kommunalen Erlassen.

Art. 6 Abweichungen

- 1) Besteht ein überwiegend öffentliches Interesse, insbesondere des Verkehrs oder des Schutzes von Wohngebieten, Natur- und Heimatschutzobjekten, Luft und Gewässer, kann von den zu erstellenden Parkplätzen gemäss Art. 3 und Art. 5 abgewichen oder die Erstellung von Parkplätzen untersagt werden.
- 2) Zusätzliche oder weniger Parkplätze können bewilligt werden, sofern die Werte gemäss Art. 5 zu einer offensichtlich unzweckmässigen Lösung führen würden und kein Widerspruch zu öffentlichen Interessen entsteht. Das Gesuch ist entsprechend zu begründen.
- 3) In Gebieten der ÖV-Güteklassen A und B kann bei grösseren Überbauungen mit mindestens 20 Wohnungen von der Verpflichtung, den massgeblichen Bedarf für Bewohner und Beschäftigte zu erstellen, ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Bedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen wird und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen. Sofern der Nachweis des reduzierten Bedarfs nicht mehr erbracht werden kann, sind innert 5 Jahren die notwendigen Parkplätze zu schaffen oder Ersatzabgaben gemäss Art. 16 zu leisten.
- 4) Parkplätze für betriebsnotwendige Motorfahrzeuge wie Taxis, Lieferwagen und Ausendienstfahrzeuge dürfen zusätzlich zum Grenzbedarf erstellt werden.
- 5) Abweichungen nach Art. 6 Abs. 1, 2, 3 und 4 sind im baurechtlichen Entscheid zu begründen.

Art. 7 Parkplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Bei öffentlich zugänglichen Bauten und Anlagen, bei Wohnüberbauungen und bei Bauten mit Arbeitsplätzen sind Parkplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu erstellen. Die Anforderungen richten sich nach den geltenden Normen (insbesondere Norm SIA 500:2009, SN 521 500). Die Parkplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen können zusätzlich zum massgeblichen Bedarf erstellt werden. Eine Ausweisung innerhalb des massgeblichen Bedarfes ist aber zulässig.

Art. 8 Verbot der Zweckentfremdung

Die Aufhebung und Zweckentfremdung von erstellten oberirdischen Parkplätzen und Parkplätzen in Einstellgaragen bedarf vorgängig einer baurechtlichen Bewilligung. Als Zweckänderung gilt insbesondere die gewerbliche Nutzung abweichend vom bewilligten Zustand.

Art. 9 Erforderliche Parkplätze für Motorräder

Für Motorräder ist eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen bereitzustellen. Pro erforderlichen Parkplatz für Personenwagen gemäss Art. 3 (Grenzbedarf) sind minimal 0.1 Parkplätze für Motorräder zu erstellen. Diese können auf Parkplätzen für Autos eingezeichnet werden.

Art. 10 Erforderliche Abstellplätze für Velos (VP), Veloanhänger und Kinderwagen

- 1) Bei allen Bauten und Anlagen sind ausreichend Abstellplätze für Velos, Veloanhänger und Kinderwagen bereitzustellen. Bei freistehenden Einfamilienhäusern kann auf Abstellplätze für Veloanhänger und Kinderwagen verzichtet werden.
- 2) Pro erforderlichem Parkplatz für Personenwagen gemäss Art. 3 (Grenzbedarf) sind mindestens 1.5 Abstellplätze für Velos zu erstellen.
- 3) Die erforderlichen Abstellplätze für leichte zweirädrige Fahrzeuge sind in der Regel auf dem Grundstück zu erstellen. Eine angemessene Zahl an Abstellplätzen für Velos muss gut zugänglich, oberirdisch und in Eingangsnähe angeordnet werden. Davon ist eine angemessene Anzahl gedeckt auszuführen.

Art. 11 Doppelnutzungen von Parkplätzen und platzsparende Lösungen

- 1) Doppelnutzungen von Parkplätzen können bei der Berechnung des massgeblichen Bedarfs an Parkplätzen berücksichtigt werden, wenn diese aus den besonderen Umständen begründet sind und sofern diese Nutzungsmöglichkeiten rechtlich sichergestellt sind. Derartige Abweichungen sind im baurechtlichen Entscheid zu begründen.
- 2) Platzsparende Anordnungen von Parkplätzen (z.B. mechanische Anlagen, nur eine Zufahrt für zwei Parkplätze usw.) können bewilligt werden, wenn dies den Umständen entsprechend sinnvoll ist.

III. Gemeinschaftsanlagen

Gemeinschaftsanlagen sollen wenn immer möglich angestrebt werden.

Art. 12 Begriff

Als Gemeinschaftsanlagen im Sinne dieser Verordnung gelten grössere öffentliche oder private Parkieranlagen mit fest zugewiesenen Parkplätzen für verschiedene Grundstücke.

Art. 13 Beteiligung

- 1) Wenn die erforderliche Zahl von Parkplätzen in einer Einzelgarage nicht erstellt werden kann, sind die fehlenden Parkplätze in einer Gemeinschaftsanlage sicherzustellen.
- 2) Die Beteiligung an Gemeinschaftsanlagen wird, wenn sich die Parteien nicht einigen können, nach den Bestimmungen des PBG über Gemeinschaftswerke (§§ 223 - 225 PBG) vollzogen.

Art. 14 Nachweis und Sicherstellung

Die Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage ist mit dem Baugesuch nachzuweisen und mit einer im Grundbuch anzumerkenden öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkung sicherzustellen. Kann weder selbständig noch durch Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage die erforderliche Zahl des massgeblichen Bedarfs bereitgestellt werden, ist die Beteiligungspflicht im Grundbuch anzumerken und sind die Bereitstellungskosten vor Baubeginn durch Barkaution oder vergleichbare Sicherheit sicherzustellen.

IV. Ersatzabgaben

Art. 15 Abgabepflicht

- 1) Ersatzabgaben sind zu leisten, wenn innert 5 Jahren nach Bezug der Baute die zu erstellenden Parkplätze weder in einer Einzelgarage noch in einer Gemeinschaftsanlage gemäss den Anforderungen des PBG und dieser Verordnung bereitgestellt werden können.
- 2) Die Leistung der Ersatzabgabe ergibt keinen Anspruch auf öffentliche Parkplätze.

Art. 16 Höhe der Abgaben

- 1) Sofern Ersatzabgaben zu leisten sind, betragen sie Fr. 25'000 pro Parkplatz, wenn dieser unterirdisch erstellt werden müsste. Bei oberirdischer Realisierbarkeit betragen die Ersatzabgaben Fr. 10'000 pro Parkplatz.
Die Ersatzabgabe wird mit unbenutztem Ablauf der Rekursfrist fällig. Sie ist innert 30 Tagen nach Fälligkeit, spätestens jedoch bei Baubeginn zu leisten.
- 2) Die zuständige Behörde kann verfügen, dass noch nicht rechtskräftig festgesetzte Ersatzabgaben vor Baubeginn sichergestellt werden.
- 3) Schuldner der Ersatzabgabe ist die Bauherrschaft unter solidarischer Haftung der jeweiligen Grundeigentümer.

Art. 17 Rückforderungen

Kann ein Grundeigentümer die durch die Ersatzabgabe abgelösten Parkplätze innert 10 Jahren nach rechtskräftiger Festsetzung vollständig oder teilweise beschaffen, so kann er die seinerzeit geleisteten Abgaben anteilmässig, jedoch ohne Zins, zurückfordern.

Art. 18 Streitigkeiten

Streitigkeiten über die Abgabepflicht, die Höhe der Abgabe und die Rückforderung werden nach dem Gesetz betreffend die Abtretung von Privatrechten entschieden.

V. Parkraumplanung

Art. 19 Zuständigkeit, Inhalt, Einsichtnahme

- 1) Zuständig für die Festsetzung und Nachführung der Parkraumplanung für Ersatzabgaben (§ 247 PBG) ist die Exekutive.
- 2) Die Parkraumplanung enthält insbesondere Angaben über:
 - die Lage und Grösse der bestehenden und geplanten Parkieranlagen
 - die Grundstücke, für welche Ersatzabgaben geleistet wurden
- 3) Die Parkraumplanung wird den veränderten Verhältnissen entsprechend nachgeführt und alle 10 Jahre überprüft.
- 4) Die Parkraumplanung kann bei der Stadtverwaltung eingesehen werden.

VI. Parkraumfonds

Art. 20 Einlagen

Folgende Einlagen bilden den Parkraumfonds:

- a) die Ersatzabgaben
- b) allfällige Betriebsüberschüsse der mit Fondsmitteln erstellten Anlagen für Parkplätze

Art. 21 Verwendung und Verwaltung

- 1) Die Verwendung der Fondsmittel nach § 247 PBG erfolgt im Rahmen der von der Gemeindeordnung vorgeschriebenen Kompetenzen. Ausgenommen davon sind Rückzahlungen von geleisteten Ersatzabgaben gemäss Art. 17.
- 2) Die Verwaltung des Fonds erfolgt durch die Stadtverwaltung Wetzikon.

VII. Schlussbestimmungen

Art. 22 Inkrafttreten

- 1) Diese vom Grossen Gemeinderat am 1. Juni 2015 festgesetzte Verordnung wird mit Rechtskraft der kantonalen Genehmigung verbindlich. Der Stadtrat publiziert das Datum der Inkraftsetzung gemäss § 6 PBG.
- 2) Diese Verordnung ist ein Bestandteil der Bau- und Zonenordnung der Stadt Wetzikon.

Erlassen durch die Gemeindeversammlung am 27. September 1989, 28. September 1993, 14. Juni 1994, 28. September 1994.

Teilrevision am 1. Juni 2015 durch den Grossen Gemeinderat festgesetzt.

GROSSER GEMEINDERAT WETZIKON

Die Präsidentin

Barbara Spiess

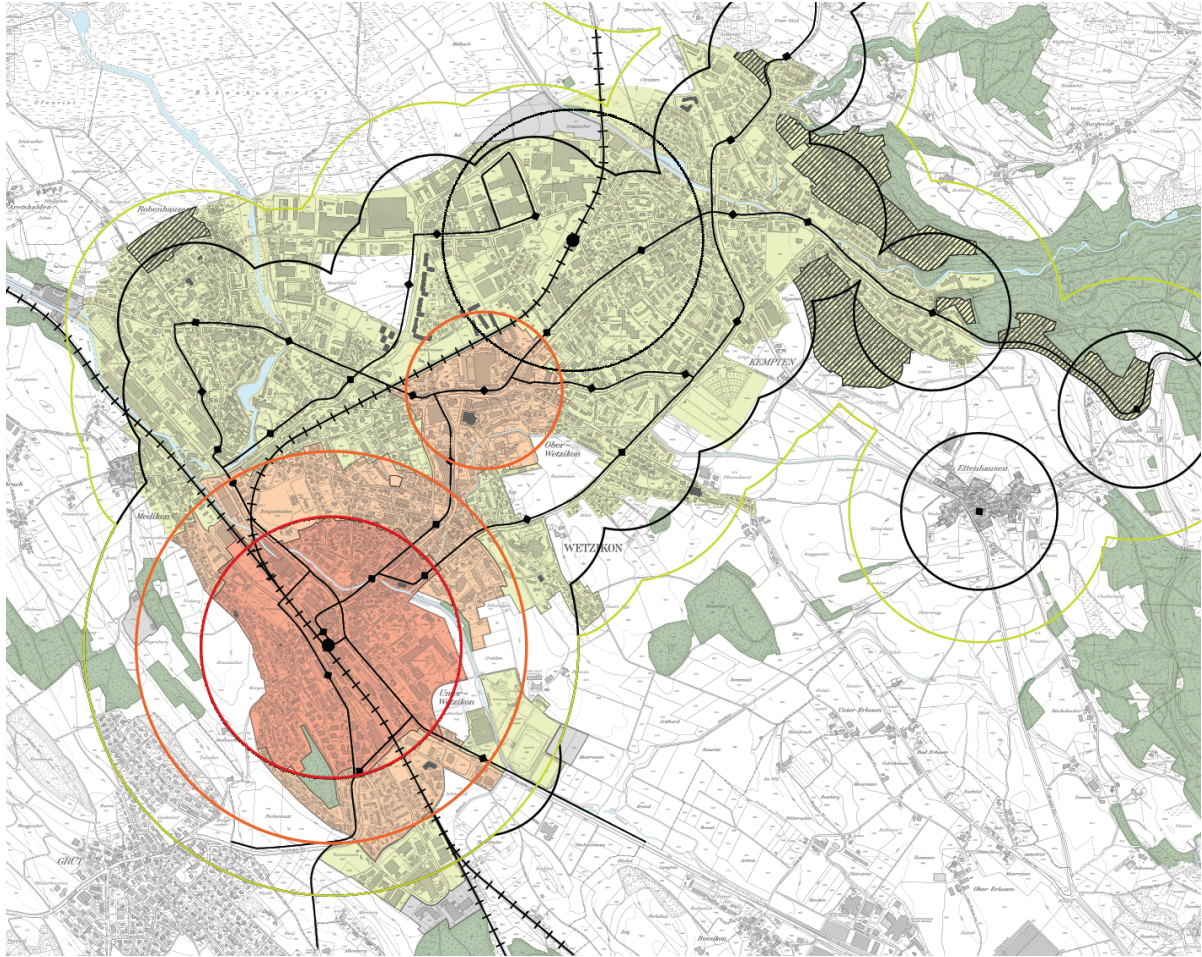
Der Ratssekretär

Dr. Michael Strebel

Genehmigt durch den Regierungsrat mit Beschluss vom 24. Januar 1990, 30. November 1994, 24. April 1996, 2. Oktober 1996; Ergänzungen genehmigt durch die Baudirektion.

VIII. Anhang

Anhang 1: Güteklassen des öffentlichen Verkehrs



ÖV- Erschliessung

- S-Bahn-Bahnhof
- ◆ Haltestellen der VZO
- +—+—+—+— Liniennetz S-Bahn
- Liniennetz VZO
- Einzugsgebiet Bahnhof 500 m
- ⊖ Einzugsgebiet Bushaltestelle 300 m

ÖV- Güteklassen Kanton

- Güteklasse A
- Güteklasse B
- Güteklasse C/D

Güteklasse / Reduktion des Grenzbedarfs

	Bauzone	Bewohner	Beschäftigte	Besucher / Kunden
Güteklasse A		min. 40 % max. 80 %	min. 20 % max. 60 %	min. 30 % max. 70 %
Güteklasse B		min. 55 % max. 100 %	min. 30 % max. 80 %	min. 45 % max. 90 %
Güteklasse C / D		min. 70 % max. 110 %	min. 45 % max. 90 %	min. 50 % max. 100 %
		Keine Reduktion, unbeschränkt (W1.3A / W1.3B)		
Keine Güteklasse		min. 100 % max. 120 %	min. 90 % max. 110 %	min. 90 % max. 110 %

Anhang 2:

Glossar

Nachstehend werden die hauptsächlich verwendeten Begriffe im Sinne eines Glossars aufgeführt:

Abkürzung	Definition/Bedeutung
BZO	Bau- und Zonenordnung (kommunal)
ES	Empfindlichkeitsstufe (gemäss eidgenössischer LSV)
GF	Summe aller für das Wohnen und Arbeiten dienenden Geschossflächen in Unter-, Voll- und Dachgeschossen (Definition siehe Art. 2 Abs. 3 PPVO)
GIS-ZH	Geografisches Informationssystem des Kantons Zürich http://maps.zh.ch/
KRLG	Kommission für Raumplanung und Landgeschäfte
LSV	Lärmschutzverordnung (eidgenössisch)
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Parkplätze oder PP	Personenwagen-Parkplätze
Parkplatzverordnung Baudirektion 1996	Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfes in kommunalen Erlassen
PPVO	Parkplatzverordnung
PW	Personenwagen
PBG	Planungs- und Baugesetz (kantonal)
RP	Richtplan
RPG	Raumplanungsgesetz (eidgenössisch)
RPV	Raumplanungsverordnung (eidgenössisch)
SIA	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
VP	Abstellplätze für Velos
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
VZO	Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland