



## Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 6. Mai 2026

GR Nr. 2023/6

### **Motion der AL-Fraktion betreffend Vereinfachung von Bauprojekten für autoarme und autofreie Wohnformen, Änderung der Parkplatzverordnung, Antrag auf zweite Fristverlängerung**

Am 11. Januar 2023 reichte die AL-Fraktion folgende Motion, GR Nr. 2023/6, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zur Änderung der Parkplatzverordnung vorzulegen, welche Bauprojekte für autoarme und autofreie Wohnformen wesentlich vereinfacht und sicherstellt, dass die bürokratischen Hürden dafür nicht höher sind als jene für Nutzungsformen mit Automobil. Die Regelungen sollen sowohl bei Neu- wie auch bei Umbauten anwendbar sein.

Im Besonderen soll bei Bestandserweiterungen (Erhöhung der Wohnfläche bei Erhalt von wenigstens 80 Prozent der bestehenden Wohnungen) die Pflicht zur Erstellung von Parkplätzen entfallen.

#### Begründung

Die momentanen Bestimmungen in der Parkplatzverordnung verlangen für autoarme und autofreie Nutzungen die Erstellung eines Mobilitätskonzepts, ein Controlling für dessen Einhaltung, sowie einen Grundbucheintrag. Dies ist eine Hürde für Bauherrschaften, ihre Bauvorhaben für diese Nutzungsformen zu realisieren. In der Folge werden bei fast allen Neubauten grosszügige Tiefgarage-Anlagen erstellt, die in mehrfacher Hinsicht der Umsetzung der klimapolitischen und ökologischen Zielsetzungen der Stadt Zürich im Wege stehen.

Um diese Zielsetzungen zu erreichen, muss die Automobilität deutlich reduziert werden. Der Trend der letzten Jahre, dass immer mehr Haushalte in der Stadt kein Auto besitzen, wird sich fortsetzen. Es wird also viel klimaschädlicher Beton verbaut, um eine Infrastruktur zu bauen, die wir nicht mehr brauchen werden, oder nicht mehr brauchen werden können.

Der übliche Bau von Tiefgaragen unterhalb von Flächen, welche oberirdisch nicht bebaut sind, verunmöglicht im übrigen die Bepflanzung mit grossen Bäumen, welche ein wichtiges Element der Hitzeminderung und der Biodiversitätsförderung sind. Gleichzeitig decken die Mieten für die Tiefgaragen-Abstellplätze deren Bau- und Unterhaltskosten nicht; diese werden teilweise auf die Wohnungs- und Geschäftsmieten abgewälzt.

Im Fall von Bestandserweiterungen, zum Beispiel Dachaufstockungen, sind im städtischen Raum aufgrund der Bauweise des Bestandes die Bedingungen der aktuellen Verordnung praktisch nicht zu erfüllen. In der Folge wird auf Aufstockungen verzichtet, oder aber ein Ersatzneubau mit einer Tiefgarage geplant. Auf diese Weise erschwert die Parkplatzverordnung in ihrer aktuellen Form den umwelt- und sozialpolitisch sinnvollen Erhalt bestehender Bausubstanz.

Es soll für die Bauherrschaft wenigstens so einfach sein, ein autoarmes/-freies Bauprojekt zu bauen, wie eines, das neue Autoabstellplätze schafft. Statt Grundbucheintrag und Mobilitätskonzept mit Controlling sollen einfachere Mechanismen eingeführt werden, beispielsweise die Regel, dass die Bewohnenden einer autofreien Siedlung keine Blaue-Zone-Parkkarte beziehen können.

#### **1. Zweck der Vorlage**

Eine Motion verpflichtet den Stadtrat, dem Gemeinderat innert zwei Jahren nach der Überweisung den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt. Gestützt auf Art. 130 Abs. 2 Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100) ersucht der Stadtrat den Gemeinderat, die am 25. Oktober 2026 ablaufende Bearbeitungsfrist um weitere zwölf Monate bis zum 25. Oktober 2027 zu erstrecken.



## 2. Vorbemerkungen

Mit Weisung vom 31. Mai 2023 lehnte der Stadtrat die Entgegennahme der Motion ab. Der Gemeinderat stimmte der Ablehnung nicht zu und überwies die Motion am 25. Oktober 2023 mit einer Textänderung zur Bearbeitung an den Stadtrat. Die Textänderung verändert den Spielraum des Stadtrats für die Erfüllung der Motion, weil Bauprojekte für autoarme und autofreie Wohnformen nicht mehr zum Standard erhoben, sondern stattdessen wesentlich vereinfacht werden sollen. Mit Weisung vom 2. Juli 2025 ersuchte der Stadtrat den Gemeinderat, die am 25. Oktober 2025 ablaufende Bearbeitungsfrist um zwölf Monate bis zum 25. Oktober 2026 zu erstrecken. Der Gemeinderat stimmte der Fristverlängerung am 3. September 2025 zu.

## 3. Ausgangslage

Um Bauprojekte für autoarme und autofreie Wohnformen in der Stadt Zürich zu vereinfachen und um sicherzustellen, dass die bürokratischen Hürden dafür nicht höher sind als jene für Nutzungsformen mit Auto, gibt es zwei Ansatzpunkte: Einerseits kann, wie in der vorliegenden Motion gefordert, die Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (PPV, AS 741.500) entsprechend angepasst werden. Andererseits kann aber auch der von der Bausektion der Stadt Zürich verantwortete Leitfaden «Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen» angepasst werden, in dem das Vorgehen und die Vorgaben konkretisiert werden, um eine Baubewilligung für eine autoarme Nutzung gemäss Art. 8 Abs. 5 bis 8 PPV zu erhalten.

### 3.1 Anpassung der Parkplatzverordnung

Eine Änderung der Parkplatzverordnung dahingehend, dass autofreie und autoarme Nutzungen ohne zusätzliche Bedingungen, wie sie heute in Art. 8 Abs. 5 bis 8 PPV vorgesehen sind, bewilligt werden könnten, wäre mit übergeordnetem kantonalem Recht (§§ 242 ff. Planungs- und Baugesetz [PBG, LS 700.1]) nicht vereinbar: Gemäss § 242 Abs. 1 PBG legt die Bau- und Zonenordnung die Anzahl der erforderlichen Abstellplätze für Verkehrsmittel fest. Diese Zahl richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen, dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie der Nutzung und Ausnutzung des Grundstücks durch Bewohnende, Beschäftigte und Besuchende. § 242 Abs. 2 PBG fordert, dass die Zahl der Abstellplätze im Normalfall so festgelegt wird, dass die Fahrzeuge der Benutzenden einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grunds aufgestellt werden können.

Gemäss § 243 Abs. 1 PBG sind Abstellplätze 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.

Auch Bestandserweiterungen, wie beispielsweise Erhöhungen der Wohnfläche, können gemäss § 243 Abs. 1 PBG nicht von der Pflicht zur Erstellung von Autoabstellplätzen ausgenommen werden. Verlangt wird jedoch jeweils nur der minimal erforderliche Mehrbedarf an Autoabstellplätzen. Dieser macht in der Innenstadt (PPV-Reduktionsgebiet B) einen



3/8

Autoabstellplatz pro 480 Quadratmeter zusätzlicher Wohnfläche aus, am Stadtrand (PPV-Reduktionsgebiet «übriges Gebiet») einen Autoabstellplatz pro 171 Quadratmeter.

Die Abstellplätze müssen auf dem Baugrundstück oder in nützlicher Entfernung davon liegen (§ 244 Abs. 1 PBG). Wenn ein öffentliches Interesse oder die örtlichen Verhältnisse der Schaffung von Abstellplätzen auf den einzelnen Grundstücken entgegenstehen, kann die Gemeinde die Schaffung öffentlicher oder privater Gemeinschaftsanlagen oder die Beteiligung hieran anordnen (§ 245 Abs. 2 PGB). Ist die Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage innert nützlicher Frist nicht möglich, hat die Grundeigentümerschaft, die kraft behördlicher Feststellung keine oder nur eine herabgesetzte Zahl eigener Abstellplätze schaffen muss oder darf, der Gemeinde eine angemessene Abgabe zu leisten (sogenannte Ersatzabgabe; § 246 Abs. 1 PGB).

Den Gemeinden verbleibt bei der Festlegung der erforderlichen Zahl der Abstellplätze ein erheblicher Spielraum. Die Stadt hat diesen Spielraum in der PPV genutzt, u. a. indem sie in Art. 5 PPV für jedes Gebiet – abhängig von der Erschliessungsqualität – sowohl die minimale als auch die maximal zulässige Anzahl erforderlicher privater Autoabstellplätze festgelegt hat.

Terminologisch bedeutet eine in der Stadt Zürich bewilligte autoarme Nutzung die Unterschreitung der minimal erforderlichen Anzahl an Autoabstellplätzen. Hierbei kann aufgrund der örtlichen Verhältnisse, des Angebots des öffentlichen Verkehrs sowie der Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks nicht von vornherein gewährleistet werden, dass die Fahrzeuge der Benutzenden einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grunds aufgestellt werden können. Gemäss der Kaskadenordnung im kantonalen Recht ist bei einer Unterschreitung der minimal erforderlichen Anzahl an Autoabstellplätzen eine Ersatzabgabe zu entrichten (§ 246 Abs. 1 PBG). Die §§ 242 ff. PBG lassen keinen Raum, autoarme und autofreie Wohnformen, die mit einer Unterschreitung der vorgeschriebenen Zahl der Abstellplätze verbunden sind, allgemein als zulässig oder als gängige Praxis festzulegen. Ohne entsprechende Nachweise und Sicherstellungen im Einzelfall – etwa bei einem Wechsel der Mietenden oder Eigentümerschaft, Änderungen der Haushaltszusammensetzung oder des Lebensstils u. ä. – dass keine zusätzliche Inanspruchnahme des öffentlichen Raums für Parkierungszwecke eintritt, könnte die Bewilligung autoarmer und autofreier Wohnformen zur Umgehung von § 245 Abs. 2 und § 246 Abs. 1 PBG führen. Die gemäss Art. 8 Abs. 5 und 8 PPV für autoarme Nutzungen erforderlichen Elemente – namentlich das Mobilitätskonzept und der Grundbucheintrag – dienen dazu, die Nachweise zu erbringen und die Sicherstellungen zu gewährleisten.

Mit einem Verzicht auf die Mobilitätskonzepte für autoarm bewilligte Bauten würde auch das Erfordernis wegfallen, Massnahmen zu ergreifen, die die Nutzerinnen und Nutzer der Bauten dabei unterstützen, mobil zu sein – ohne auf ein Privatfahrzeug angewiesen zu sein. Beispiele für solche Massnahmen sind Veloabstellplätze, die in Quantität und Qualität die Mindestanforderungen der PPV übertreffen, oder bei grösseren Arealüberbauungen ein Carsharing-Standort auf dem Areal. Autoarme Bauten, die ohne Mobilitätskonzept bewilligt werden, müssten demnach weder Abstellplätze für Autos noch alternative Fördermassnahmen für autofreie Mobilität aufweisen. Damit wäre ihre Planung und Bewirtschaftung nicht nur gleich einfach, sondern sogar wesentlich einfacher und vor allem mit geringeren Investitionskosten verbunden als bei Bauten, die den Pflichtbedarf an Autoabstellplätzen gemäss PPV – meist in Tiefgaragen – nachweisen. Zudem wäre nicht sichergestellt, dass die Nutzenden einen



4/8

geringen Bedarf an Autoabstellplätzen haben. Die Gefahr, dass Motorfahrzeuge im öffentlichen Raum abgestellt werden, wäre gross.

Zusammengefasst ist es rechtlich nicht möglich, die PPV dahingehend anzupassen, dass Nutzungen mit unterschrittenem Pflichtparkplatzbedarf ohne zusätzliche Vorgaben bewilligt werden, oder dass bei Bestandeseerweiterungen die Parkplatzerstellungspflicht entfällt. Stattdessen müsste eine Anpassung der PPV erfolgen, die die Anzahl der minimal erforderlichen Autoabstellplätze so weit reduziert, dass autofreie Nutzungen (0 bis 0,2 Autos pro Wohneinheit) dieses Minimum erfüllen können. Bei autoarmen Nutzungen (0,21 bis 0,5 Autos pro Wohneinheit) ist dies je nach Wohnungsgrössen und je nach PPV-Reduktionsgebiet teilweise bereits auf der Grundlage der aktuell gültigen PPV möglich, d. h., sie erfüllen den für das jeweilige Bauprojekt erforderlichen Pflichtparkplatzbedarf bereits ohne Anwendung von Art. 8 Abs. 5 bis 8 PPV und benötigen kein Mobilitätskonzept.

Eine solche Anpassung der PPV, die allenfalls eine grundsätzliche und gesamtstädtische Reduktion des bisherigen Mindestbedarfs an Parkplätzen zur Folge hätte, ist jedoch ein komplexes Unterfangen und vom Kanton zu genehmigen. Die letzte Anpassung der PPV hat vom Auftrag (2005) bis zum Inkrafttreten (2016) elf Jahre gedauert.

Handlungsbedarf im Sinne einer grundsätzlichen, umfassenden Anpassung der PPV wurde bereits in folgenden Planungsinstrumenten festgehalten:

- Richtplan SLöBA (BDV Nr. 0020/22 vom 13. Juni 2022)
- Überarbeiteter Richtplan Verkehr (BDV Nr. 0019/22 vom 13. Juni 2022)
- Fachplanung Stadtbäume und zugehörige Umsetzungsagenda 2022–2029 (Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 1/2022)
- Strategie Stadtraum und Mobilität 2040 (STRB Nr. 2074/2024)

Die dazu erforderliche grundsätzliche PPV-Revision bedarf umfangreicher Vorbereitungsarbeiten und Grundlagenanalysen. In einem ersten Schritt werden die nötigen Teilprojekte identifiziert und die Grundlagen erstellt, beispielsweise Analysen der übergeordneten rechtlichen Rahmenbedingungen oder des heutigen Autoabstellplatzbedarfs je nach Nutzung und je nach PPV-Reduktionsgebiet. Die PPV-Revision soll zudem in eine übergeordnete städtische Strategie zur Parkierung eingebettet werden, deren Erarbeitung 2027 abgeschlossen werden soll.

Aufgrund der am 27. Januar 2025 vom Kantonsrat beschlossenen Änderung des PBG bezüglich der Vorgaben für die Erstellung von Fahrzeugabstellplätzen (KR 344/2019) ändern sich auch die Rahmenbedingungen für eine Anpassung der PPV. § 242 PBG wurde dahingehend angepasst, dass die kommunale Bau- und Zonenordnung die Anzahl der Abstellplätze nicht mehr ausschliesslich für Motorfahrzeuge, sondern gesamthaft für sämtliche Verkehrsmittel festlegen kann. Diese Anpassungen des PBG erweitern den Spielraum für eine PPV-Revision und beeinflussen somit auch die entsprechenden Vorbereitungsarbeiten der Stadt. Das städtische Tiefbauamt hat diesbezüglich erste Fragen beim Kanton eingereicht. Diese sollen im Rahmen von Umsetzungshilfen zu den Änderungen am PBG beantwortet werden, die vom kantonalen Amt für Raumentwicklung voraussichtlich in den nächsten Monaten publiziert werden. Der genaue Termin steht noch nicht fest.



### **3.2 Anpassung Leitfaden «Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen»**

Im von der Bausektion der Stadt Zürich verabschiedeten Leitfaden «Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen» werden das Vorgehen und die Vorgaben konkretisiert, um eine Baubewilligung für eine autoarme Nutzung gemäss Art. 8 Abs. 5 bis 8 PPV zu erhalten. Zentrales Element ist die Ausarbeitung und Umsetzung eines Mobilitätskonzepts, das zwei wesentliche Ziele innehat: Erstens werden im Mobilitätskonzept infrastrukturelle und/oder organisatorische Massnahmen festgelegt, die die Nutzerschaft der Baute unterstützen, ohne Privatauto mobil zu sein. Zweitens werden im Mobilitätskonzept Regelungen (z. B. Vereinbarungen mit Mietparteien) und eine im Grundbuch mit öffentlich-rechtlicher Anmerkung gesicherte Verpflichtung der Bauherrschaft festgehalten. Diese Massnahmen sollen verhindern, dass es in der für eine autoarme Nutzung bewilligten Baute zu einer übermässigen Autonutzung und damit aus Mangel an Parkplätzen zu einem Ausweichen der Parkplatznachfrage in die umgebende Blaue Zone kommt. Eine solche Abdeckung der Parkplatznachfrage in der Umgebung würde einerseits der Vorgabe von § 242 Abs. 2 PBG widersprechen, gemäss der die Zahl der Abstellplätze im Normalfall so festgelegt werden soll, dass die Fahrzeuge der Benutzerinnen und Benutzer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grunds aufgestellt werden können. Andererseits würde eine solche verstärkte Nutzung der Blauen Zone aufgrund fehlender Parkplätze auf dem Areal auch den in verschiedenen Planungsinstrumenten festgelegten Stadtraum- und Mobilitätszielen der Stadt widersprechen. Auf das gemäss Art. 8 Abs. 5 PPV für die Bewilligung autoarmer Nutzungen nötige Mobilitätskonzept kann deshalb unter den aktuell gültigen rechtlichen Rahmenbedingungen nicht verzichtet werden. Da die Planung und Umsetzung eines Mobilitätskonzepts per se nicht aufwendiger ist als die alternativ nötige Planung und Bewirtschaftung von Autoabstellplätzen, stellen Mobilitätskonzepte einschliesslich sicherndem Grundbucheintrag an und für sich keine höhere bürokratische Hürde für Bauherrschaften dar.

Allerdings enthält bzw. enthielt der Leitfaden «Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen» noch zwei Vorgaben, die als bürokratische Hürden für die Realisierung autoarmer Nutzungen aufgefasst werden können.

In der bis 8. Juli 2024 gültigen Fassung des Leitfadens vom Dezember 2017 war die nicht in der PPV verankerte Vorgabe enthalten, dass für die Bewilligung von Reduktionen des Pflichtparkplatzbedarfs um mehr als sechzig Prozent, also stark autoarme bis autofreie Nutzungen, eine konkretisierte Rückfallebene im Mobilitätskonzept nachgewiesen werden musste. Das bedeutete, dass im Mobilitätskonzept konkret aufgezeigt werden musste, wo bei einem Scheitern des Mobilitätskonzepts nachträglich zusätzliche Parkplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem Drittgrundstück geschaffen, gekauft oder langfristig angemietet werden können. Bei Drittgrundstücken war eine entsprechende schriftliche Zusicherung der Eigentümerschaft beizulegen. Bei vielen Bauvorhaben im bereits dicht bebauten und genutzten umliegenden Siedlungsgebiet konnte eine solche konkretisierte Rückfallebene nur mit grossem Aufwand und teilweise gar nicht nachgewiesen werden. Daher verzichteten viele Bauherrschaften, die an der Erstellung einer autoarmen Nutzung interessiert waren, auf Reduktionen von mehr als sechzig Prozent des Pflichtparkplatzbedarfs und somit auf die Erstellung stark autoarmer bis autofreier Nutzungen.



Mit einer am 9. Juli 2024 von der Bausektion beschlossenen und gleichentags in Kraft getretenen Aktualisierung des Leitfadens wurde – neben weiteren Vereinfachungen – die Vorgabe ersatzlos gestrichen, dass bei mehr als sechzig Prozent Reduktion des Pflichtparkplatzbedarfs eine konkretisierte Rückfallebene nachgewiesen werden muss. Damit wurde eine entscheidende Hürde zur Realisierung stark autoarmer bis autofreier Nutzungen beseitigt. Dies gilt insbesondere für vorher oft kaum realisierbare autoarme Erweiterungen des Bestands, für die neu mit einem Mobilitätskonzept nur noch die erforderliche Mindestanzahl behindertengerechter Parkplätze für Bewohnerinnen und Bewohner und Beschäftigte sowie die Mindestparkplatzanzahl für Besuchende (bei Ein- bis Mehrfamilienhäusern liegt der Pflichtparkplatzbedarf für Besuchende häufig unter 0.5, was auf Null abgerundet wird) nachgewiesen werden müssen.

Die folgende Tabelle zeigt, dass in den achtzehn Monaten nach der Aktualisierung des Leitfadens im Vergleich zur gleich langen Vorperiode mehr Baugesuche für Wohnbauprojekte mit Mobilitätskonzepten gemäss Art. 8 Abs. 5 PPV eingereicht wurden. Insbesondere ist der Anteil der Mobilitätskonzepte deutlich gestiegen, in denen eine Reduktion des Pflichtparkplatzbedarfs um mehr als sechzig Prozent beantragt wurde. Dies kann als Hinweis darauf gewertet werden, dass die Aktualisierung des Leitfadens zur Vereinfachung von Bauprojekten für autoarme und autofreie Wohnformen beigetragen hat.

#### Anzahl Baugesuche mit Mobilitätskonzepten

Reduktion Pflichtpark- platzbedarf	01.01.2023 bis 30.06.2024	01.07.2024 bis 31.12.2025
bis 60 %	18	27
über 60 %	4	12
<b>total</b>	<b>22</b>	<b>39</b>
Anteil über 60 %	18%	31%

Tabelle 1: Anzahl Baugesuche für Wohnbauprojekte mit Mobilitätskonzept gemäss Art. 8 Abs. 5 PPV und darin beantragte Reduktionen des Pflichtparkplatzbedarfs bis vs. über 60 %.

Die zweite, weiterhin gültige Bedingung im Leitfaden «Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen», die als bürokratische Hürde aufgefasst werden kann, ist der periodische, anfangs jährliche Controlling-Bericht zuhanden des Tiefbauamts. Das Controlling stellt sicher, dass die Massnahmen umgesetzt werden und dass von autoarmen Bauvorhaben – die in der Praxis überwiegend Wohnnutzungen betreffen – keine nennenswerte Parkplatznachfrage in der umliegenden blauen Zone ausgeht. Dies ist erforderlich, da es bis heute keine rechtliche Grundlage gibt, der Bewohnerschaft autoarmer Nutzungen den Bezug von Anwohnenden-Parkkarten für die blaue Zone zu verwehren. Zudem ist bisher kein direkter Informationsaustausch zwischen der Dienstabteilung Verkehr, die für die Ausstellung der Anwohnendenparkkarten zuständig ist, und dem Tiefbauamt, das den Controlling-Bericht erstellt, bezüglich der Anzahl der Anwohnendenparkkarten, die für autoarme Wohnnutzungen ausgestellt wurden, zulässig. Deshalb müssen gemäss aktuellem Controlling-Mechanismus die Eigentümerschaften autoarmer Wohnnutzungen jährlich bei der Dienstabteilung Verkehr eine schriftliche Auskunft zur Anzahl der auf die Adressen ihrer Bauten eingelösten Parkkarten einholen und als Bestandteil des Controlling-Berichts beim Tiefbauamt einreichen. Dieser komplizierte Mechanismus und die Aussicht auf ein jährliches Controlling, das allenfalls



7/8

Probleme verursacht, kann Bauherrschaften davon abhalten, autoarme Bauprojekte zu realisieren.

Der Gemeinderat hat am 20. November 2024 (GR Nr. 2023/358) die neue städtische Parkkartenverordnung (PKV, AS 551.310) beschlossen, die auch in der Gemeindeabstimmung vom 28. September 2025 bestätigt wurde. Als Umsetzung der Vorgaben des neuen kommunalen Richtplans Verkehr wird in der neuen PKV festgelegt, dass auf Adressen autoarmer Wohnnutzungen künftig keine Anwohnenden-Parkkarten mehr bezogen werden können. Damit wird verhindert, dass von autoarmen Nutzungen eine den Vorgaben von PBG und PPV widersprechende Parkplatznachfrage in der umliegenden blauen Zone ausgeht. Das bisherige Controlling soll damit wesentlich vereinfacht werden.

Da gegen diesen Teil der neuen PKV keine Einsprachen eingegangen sind, ist vorgesehen, dass dieser Teil am 1. Januar 2027 in Kraft tritt. Auf diesen Zeitpunkt wird auch der Leitfaden «Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen» an die neue Rechtslage angepasst. Für die autoarmen Nutzungen, deren Massnahmen zur Förderung autofreier Mobilität der Nutzerschaft rein infrastruktureller Art sind und sich somit bei der Bauabnahme einmalig kontrollieren lassen, kann die Verpflichtung zu periodischem Controlling im Betrieb entfallen. Lediglich für Überbauungen, deren Mobilitätskonzept wiederkehrende organisatorische Massnahmen wie z. B. einen Mobilitätsbonus für Beschäftigte vorsieht, bleibt noch ein in der Periodizität und im Umfang reduziertes Controlling dieser Massnahmenumsetzung vorgesehen.

Mit der am 9. Juli 2024 erfolgten ersten und der auf den 1. Januar 2027 vorgesehenen zweiten Anpassung des Leitfadens «Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen» kann der Forderung der vorliegenden Motion entsprochen werden. Bauprojekte für autoarme und autofreie Wohnformen werden dadurch wesentlich vereinfacht und es kann sichergestellt werden, dass die bürokratischen Hürden dafür nicht höher sind als jene für Nutzungsformen mit vollständig realisiertem Pflichtparkplatzbedarf. Durch den bereits erfolgten Wegfall der konkretisierten Rückfallebene gilt dies insbesondere für Bestandenserweiterungen.

### **3.3 Fazit**

In der bisherigen Bearbeitungsfrist der Motion wurde mit der Anpassung des Leitfadens «Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen» vom 9. Juli 2024 bereits eine wesentliche Hürde zur Realisierung stark autoarmer bis autofreier Nutzungen beseitigt.

Aufgrund des Zeitpunkts der vorgesehenen Teilkraftsetzung der neuen PKV am 1. Januar 2027 konnte die weitere Hürde im Leitfaden, die Reduktion oder Abschaffung des Controllings, in der bisherigen Bearbeitungsfrist nicht beseitigt werden. Wenn die neue PKV auf diesen Zeitpunkt teilkraftgesetzt wird, kann diese Anpassung aber im Zeitraum der vorliegend beantragten Fristverlängerung umgesetzt werden.

Eine spezifische Anpassung der PPV, wonach Nutzungen mit Unterschreitung der Parkplatzverpflichtung ohne zusätzliche Auflagen bewilligt würden, ist nicht mit dem PBG vereinbar. Aufgrund der Gefahr einer Verschiebung der Parkplatznachfrage in die umliegende Blaue Zone würde dies zudem auch den städtischen Stadtraum- und Mobilitätszielen widersprechen. Stattdessen ist eine umfassende Revision der PPV geplant. Dabei wird auch analysiert, ob die aktuell gültigen Vorgaben des minimalen bis maximalen



8/8

Pflichtparkplatzbedarfs heute und in Zukunft bedarfsgerecht sind und gegebenenfalls geändert werden sollen. Die PPV-Revision wird eine gewisse Dauer in Anspruch nehmen und ist innert der Bearbeitungsfrist der Motion nicht umsetzbar.

#### **4. Antrag auf zweite Fristerstreckung**

Aus den oben genannten Gründen kann die Frist vom 25. Oktober 2026 nicht eingehalten werden, weshalb eine weitere Fristverlängerung um zwölf Monate beantragt wird.

**Dem Gemeinderat wird zur sofortigen materiellen Behandlung beantragt:**

**Die Frist zur Erfüllung der am 25. Oktober 2023 überwiesenen Motion, GR Nr. 2023/6, der AL-Fraktion vom 11. Januar 2023 betreffend Vereinfachung von Bauprojekten für autoarme und autofreie Wohnformen, Änderung der Parkplatzverordnung, wird um weitere zwölf Monate bis zum 25. Oktober 2027 verlängert.**

**Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements zu übertragen.**

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin  
Corine Mauch

Der Stadtschreiber  
Thomas Bolleter