



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 2. Juli 2025

GR Nr. 2023/6

Motion der AL-Fraktion betreffend Vereinfachung von Bauprojekten für autoarme und autofreie Wohnformen, Änderung der Parkplatzverordnung, Antrag auf Fristerstreckung

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 Tiefgaragen-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 Bestands 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 (AS 171.100) ersucht der Stadtrat den Gemeinderat, die am 25. Oktober 2025 ablaufende Bearbeitungsfrist von zwei Jahren um zwölf Monate bis zum 25. Oktober 2026 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 weiteren 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.

3. Ausgangslage

Um Bauprojekte für autoarme und autofreie Wohnformen in der Stadt Zürich wesentlich zu vereinfachen und 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 genehmigte Leitfaden «Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen» (<https://www.stadt-zuerich.ch/de/aktuell/publikationen/2024/leitfaden-mobilitaetskonzept-autoarme-nutzungen.html>) angepasst werden, in dem das Vorgehen und die Vorgaben konkretisiert werden, um eine Baubewilligung für eine autoarme Nutzung gemäss Art. 8 Abs. 5–8 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. 5–8 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 Gegebenheiten, 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 Bestandenserweiterungen, 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 Auto-



abstellplatz pro 480 m² zusätzlicher Wohnfläche aus, am Stadtrand (PPV-Reduktionsgebiet «übriges Gebiet») einen Autoabstellplatz pro 171 m².

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 PBG). 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 (sog. Ersatzabgabe; § 246 Abs. 1 PBG).

Den Gemeinden verbleibt bei der Festlegung der erforderlichen Zahl der Abstellplätze ein erheblicher Spielraum. Die Stadt hat in der PPV von diesem Gebrauch gemacht, u. a. indem in Art. 5 PPV die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen privaten Autoabstellplätze gebietsweise aufgrund der Erschliessungsqualität festgelegt werden.

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 Ausnutzung 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). §§ 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, dass auch bei einem Wechsel von Mietenden und Eigentümerschaften, Änderungen von Haushaltszusammensetzung oder Lebensweise u. ä. keine zusätzliche Inanspruchnahme des öffentlichen Raums für Parkierungszwecke erfolgt, 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 Mobilitätskonzept und Grundbucheintrag dienen dazu, diese Nachweise und Sicherstellungen zu erbringen.

Mit einem Verzicht auf Mobilitätskonzepte für autoarm bewilligte Bauten würde auch das Erfordernis von Massnahmen wegfallen, die die Nutzerschaften der Bauten unterstützen, ohne Privatauto mobil 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 v. a. mit geringeren Investitionskosten verbunden als bei Bauten, die den Pflichtbedarf an Autoabstellplätzen gemäss PPV – meist in Tiefgaragen – nachweisen. Zudem wäre nicht sichergestellt, dass die



Nutzerinnen und Nutzer tatsächlich einen geringen Bedarf an Autoabstellplätzen haben. Die Gefahr wäre gross, dass die Motorfahrzeuge im öffentlichen Raum abgestellt würden.

Zusammengefasst ist es also rechtlich nicht möglich, die PPV dahingehend anzupassen, dass Nutzungen mit unterschrittenem Pflichtparkplatzbedarf ohne zusätzliche Vorgaben bewilligt werden, oder dass bei Bestandserweiterungen die Parkplatzerstellungspflicht entfällt. Stattdessen müsste eine Anpassung der PPV erfolgen, die die Anzahl der minimal erforderlichen Autoabstellplätze so weit reduziert, dass autofreie Nutzungen (0–0,2 Autos pro Wohneinheit) dieses Minimum erfüllen können. Bei autoarmen Nutzungen (0,21–0,5 Autos pro Wohneinheit) ist dies je nach Wohnungsgrössen und je nach Reduktionsgebiet PPV 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. 5–8 PPV und benötigen kein Mobilitätskonzept.

Eine solche Anpassung der PPV, die allenfalls eine grundsätzliche und gesamstädtische 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)
- Umsetzungsagenda Fachplanung Stadtbäume (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 sollen die nötigen Teilprojekte identifiziert und die Grundlagen erstellt werden, beispielsweise Analysen der übergeordneten rechtlichen Rahmenbedingungen oder des heutigen Autoabstellplatzbedarfs je nach Nutzung und je nach Reduktionsgebiet PPV. Die PPV-Revision soll zudem in eine übergeordnete städtische Strategie zur Parkierung eingebettet werden, deren Erarbeitung bis etwa Frühling 2027 abgeschlossen sein soll.

Aufgrund der am 27. Januar 2025 vom Kantonsrat beschlossenen Änderung des PBG bezüglich der Vorgaben für die Erstellung für Fahrzeugabstellplätze (KR 344/2019) ändern sich auch die Rahmenbedingungen für eine Anpassung der PPV. § 242 PBG wurde dahingehend angepasst, dass die kommunalen Bau- und Zonenordnungen die Zahl der Abstellplätze nicht mehr insbesondere für Motorfahrzeuge, sondern gesamthaft für alle Verkehrsmittel betrachtet festlegen könnten. Diese Anpassungen des PBG erweitern den Spielraum für eine PPV-Revision und beeinflussen somit auch die entsprechenden Vorbereitungsarbeiten der Stadt.

3.2 Anpassung Leitfaden «Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen»

Im von der Bausektion der Stadt Zürich genehmigten Leitfaden «Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen» werden das Vorgehen und die Vorgaben konkretisiert, um eine Baubewilligung für eine autoarme Nutzung gemäss Art. 8 Abs. 5–8 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 2024 gültigen Fassung des Leitfadens vom Dezember 2017 war die nicht in der PPV verankerte Vorgabe enthalten, dass für die Bewilligung von Reduzierungen des Pflichtparkplatzbedarfs um mehr als 60 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 Unterschreitungen von mehr als 60 Prozent des Pflichtparkplatzbedarfs und somit auf die Erstellung stark autoarmer bis autofreier Nutzungen.

Mit einer am 9. Juli 2024 von der Bausektion genehmigten und gleichentags in Kraft getretenen Aktualisierung des Leitfadens wurde – neben weiteren Vereinfachungen – die Vorgabe ersatzlos gestrichen, dass bei mehr als 60 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 Mobilitätskonzept nur noch die erforderliche Mindestanzahl behindertengerechter Parkplätze für Bewohnerinnen und Bewohner und Beschäftigte sowie die Mindestparkplatzanzahl für Besuchende (häufig im Abrundungsbereich $< 0,5 = 0$) nachgewiesen werden müssen.

Die zweite, noch aktuelle 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 von der autoarmen Baute (in der Praxis grossmehrheitlich Wohnnutzungen) keine nennenswerte Parkplatznachfrage in der umgebenden Blauen Zone ausgeht. Dies ist nötig, weil es bis heute keine Rechtsgrundlage gibt, der Bewohnerschaft von autoarmen Nutzungen den Bezug von Anwohnenden-Parkkarten für die Blaue Zone zu verwehren. Ebenfalls ist bisher kein direkter Informationsaustausch zwischen der Dienstabteilung Verkehr (zuständig für die Ausstellung der Anwohnenden-Parkkarten) und dem Tiefbauamt (zuständig für den Controlling-Bericht) bezüglich der Anzahl von Anwohnenden-Parkkarten zulässig, die auf die Adressen autoarm bewilligter Wohnnutzungen ausgestellt wurden. 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 Controlling-Bericht beim Tiefbauamt einreichen. Dieser komplizierte Mechanismus und die Aussicht auf ein jährliches Controlling, das allenfalls 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. Gemäss den Vorgaben des neuen kommunalen Richtplans Verkehr soll eingeführt werden, dass auf die Adressen von autoarmen Wohnnutzungen keine Anwohnenden-Parkkarten mehr gelöst werden können. Damit wäre es nicht mehr möglich, dass eine autoarme Nutzung eine den Vorgaben von PBG und PPV widersprechende Parkplatznachfrage in der umgebenden Blauen Zone auslöst, und das diesbezügliche bisherige Controlling würde obsolet.

Da gegen die neue PKV das Volksreferendum zustande kam, findet am 28. September 2025 eine Volksabstimmung statt. Wird die neue PKV angenommen, ist der Leitfaden «Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen» an diese neue Rechtslage anzupassen. Für die meisten autoarmen Nutzungen, deren Massnahmen zur Förderung autofreier Mobilität der Nutzerschaft rein infrastruktureller Art sind und sich somit bei der Bauabnahme einmalig kontrollieren lassen, würde die Verpflichtung zu periodischem Controlling im Betrieb vollständig entfallen. Lediglich für Überbauungen, deren Mobilitätskonzept wiederkehrende organisatorische Massnahmen wie z. B. einen Mobilitätsbonus für Beschäftigte vorsieht, wäre gegebenenfalls noch ein in der Periodizität und im Umfang reduziertes Controlling dieser Massnahmenumsetzung vorgesehen.

Mit der bereits erfolgten bzw. der je nach Ausgang der Volksabstimmung noch umzusetzenden Anpassung am Leitfaden «Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen» kann der Forderung der vorliegenden Motion entsprochen werden. Bauprojekte für autoarme und autofreie Wohn-



formen können 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 gegen die neue PKV ergriffenen Referendums konnte die weitere Hürde im Leitfaden, die Reduktion oder Abschaffung des Controllings, in der bisherigen Bearbeitungsfrist nicht beseitigt werden. Falls die neue PKV in der Volksabstimmung bestätigt wird und 2026 in Kraft tritt, kann diese Anpassung aber im Zeitraum der vorliegend beantragten Fristerstreckung umgesetzt werden.

Eine spezifische Anpassung der PPV, wonach Nutzungen mit Unterschreitung der Parkplatzverpflichtung ohne zusätzliche Auflagen bewilligt würden, wäre 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 soll auch analysiert werden, ob die aktuell gültigen Vorgaben des minimalen bis maximalen Pflichtparkplatzbedarfs heute und in Zukunft bedarfsgerecht sind und gegebenenfalls geändert werden sollen. Die PPV-Revision wird eine gewisse Dauer in Anspruch nehmen und ist deshalb innert der Bearbeitungsfrist der Motion nicht umsetzbar.

4. Antrag auf Fristerstreckung

Aus den oben genannten Gründen kann die Frist vom 25. Oktober 2025 nicht eingehalten werden, weshalb eine Fristerstreckung 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 zwölf Monate bis zum 25. Oktober 2026 erstreckt.

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