

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 5. Juli 2000

1142. Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Monika Spring betreffend Entwicklungsgebiete, Erschliessungsanforderungen. Am 10. Mai 2000 reichten die Gemeinderäte Markus Knauss (Grüne) und Monika Spring (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2000/209 ein:

Die Stadt Zürich wird in den nächsten Jahren in den verschiedensten Entwicklungsgebieten einen starken Bauboom erleben, der sich auch in zunehmenden Mobilitätsbedürfnissen manifestiert. Um eine möglichst geringe Belastung der bestehenden städtischen Quartiere durch den motorisierten Individualverkehr zu erreichen, gilt es, neben der optimalen Erreichbarkeit zu Fuss, mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Verkehr, auch die Parkplatzzahl für Neubauten oder Umnutzungen von bestehenden Gebäuden auf das absolute Minimum zu reduzieren.

In diesem Zusammenhang fragen wir den Stadtrat an:

1. Wie wird sichergestellt, dass Autoverkehrsreduktionen, die durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs möglich sind, nicht wieder durch Neuverkehr aufgefüllt werden?
2. Wie werden Mehrfachnutzungen von Parkplätzen gehandhabt?
3. Wie werden verkehrsentensive Nutzungen (Einkaufszentren, Fachmärkte, Casinos, Kinos) behandelt?
4. Welche Erschliessungsanforderungen werden an die neuen Hochhausgebiete, die es im Rahmen der Revision der Bau- und Zonenordnung geben soll, gestellt?
5. Wie viele Parkplätze sind in den Stadtentwicklungsgebieten Zentrum Zürich Nord und Zürich West zurzeit bewilligt, werden demnächst bewilligt oder sind geplant? Gebeten wird um eine Aufstellung nach Planungsfeldern, bzw. Gestaltungsplan(teil)arealen, jeweils mit Angabe der den Parkplätzen zugeordneten Nutzungen und den spezifischen Verkehrspotenzialen der Parkplätze sowie einer Summe der daraus resultierenden Fahrten insgesamt und pro Teilareal. Sind die daraus resultierenden Fahrten für die umliegenden Quartiere verträglich?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Mit einem Angebotsausbau bei Bahn, Tram und Bus wird ein bestehender Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs beeinflusst. Die Stadt ist darauf bedacht, heute bestehende Anteile an Autofahrten künftig vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr zu befördern. Dies schafft Kapazitäten auf dem bestehenden Strassennetz, die entweder reduziert oder durch die Ansiedlung neuer dichter Nutzungen mit entsprechend neuem Autoverkehr aufgebraucht werden können.

Die Gebiete Zentrum Zürich Nord und Zürich West verfügen bereits heute über ein gutes Angebot im öffentlichen, im Fuss- und Veloverkehr und weitere Verbesserungen sind geplant. Es ist deshalb aus wirtschaftlichen und umweltpolitischen Überlegungen heraus sinnvoll, gerade dort stark verkehrserzeugende Aktivitäten anzusiedeln. Obwohl dadurch örtlich zum Teil übermässige Belastungen entstehen können, führt es gemäss Ansätzen aus verschiedensten Studien zu gesamtregional weniger Emissionen, wenn desgleichen die «Zentren auf der grünen Wiese» wegfallen.

Intensivere Nutzungen in Zürich West und im Zentrum Zürich Nord werden durch den Ausbau im öffentlichen Verkehr erst ermöglicht. Es geht also hier nicht um Autoverkehrsreduktionen. Der entstehende Neuverkehr wird dabei zu einem Grossteil vom öffentlichen Verkehr abgewickelt und auch der heutige Modalsplit-Anteil wird zugunsten von Bahn, Tram und Bus erhöht.

Zu den Fragen 2 und 3: Mehrfachnutzungen werden in der Parkplatzverordnung geregelt. Prinzipiell werden die Parkplätze nutzungsspezifisch ausgeschieden und sollten auch für die zugeordnete Nutzung verwendet werden. Mehrfachnutzungen von Parkplätzen für unterschiedliche Nutzungen zu unterschiedlichen Tageszeiten sind gemäss Art. 8 nur aus wichtigen Gründen zulässig und sind im baurechtlichen Entscheid zu begründen. Die Mehrfachnutzung soll grundsätzlich dazu dienen, die Gesamtzahl der zu erstellenden Parkplätze zu reduzieren.

Mehrfachnutzungen betreffen zu einem Grossteil publikumsintensive Einrichtungen. In Sammelgaragen grösserer Freizeitzentren besteht kaum eine Kontrolle, welche Parkplätze zu welcher Nutzung gehören. Deshalb ist es theoretisch möglich, dass den Kunden zu viele Parkplätze zur Verfügung stehen, wenn die Parkplätze durch Mehrfachnutzung belegt werden können. Dies kann Mehrverkehr generieren.

Andererseits kann die Aufenthalts- und Verweildauer in grossen Freizeitkomplexen durchaus länger sein als bei einem Einzelprojekt, auf welches die Parkplatzverordnung abzielt. Eine höhere Anzahl zur Verfügung stehender Parkplätze könnte also auch zu generell längeren Aufenthaltsdauern mit gesamthaft kaum mehr Verkehr führen, als dies aufgrund der Parkplatzverordnung zu erwarten wäre.

Um deshalb die erhöhte Flexibilität in der Nutzung der Parkfelder (Mehrfachnutzung) im Interesse der Privaten zu gewähren, ohne das Verkehrsaufkommen des Individualverkehrs im öffentlichen Interesse uneingeschränkt ansteigen zu lassen, sind Anstrengungen im Gang, bei publikumsintensiven Objekten eine Fahrtenkontingentierung zu etablieren. Diese stützt auf einer Vereinbarung zwischen den Privaten und der Stadt ab. Kriterien für das darin festgesetzte zulässige Verkehrsaufkommen sind (abgestützt auf die Parkplatzverordnung und die VSS-Norm SN 641 400) primär die Strassenkapazität und die Belastbarkeit der umliegenden Quartiere.

Die Grundsätze des Fahrtenmodells und der Mehrfachnutzung von Parkplätzen sind in den Entwurf zum neuen kommunalen Verkehrsplan eingebracht worden.

Zu Frage 4: Eines der städtebaulichen Prinzipien aus den Richtlinien zu den Hochhäusern in der Stadt Zürich besagt, dass Hochhäuser in zentrumsnahe Gebiete und nicht in die Peripherie gehören. Somit ist einer guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr Rechnung getragen.

Die Hochhausgebiete werden hauptsächlich aus städtebaulicher Sicht ausgewiesen und haben keine Nutzungsverdichtung zum Zweck, denn diese bedürfte einer Änderung des Planungs- und Baugesetzes (PBG). Da die Nutzung die in der Bau- und Zonenordnung (BZO) vorgeschriebene Dichte nicht überschreiten darf, generieren

Hochhäuser somit nicht mehr Verkehr als herkömmliche Baugebiete. Ferner gilt auch für sie die Parkplatzverordnung.

Zu Frage 5: Die spezifischen Verkehrsaufkommen und die nötige Anzahl Parkplätze für die entsprechenden Nutzungen können aus der Parkplatzverordnung, einschlägiger Fachliteratur, den entsprechenden Normen und Wegleitungen entnommen werden. Je nach Lage und Nutzungszusammenstellung der Gebiete kommen differenzierte Verkehrspotenziale und Modalsplit-Werte zum Einsatz.

Die Abschätzung des heutigen Verkehrsaufkommens des Gebiets Zürich West ist aufgrund der unterschiedlichsten, zum Teil provisorischen und stets ändernden Nutzungen äusserst schwierig. Das Verkehrs- und Parkierungskonzept Zürich West geht für die Zukunft von einer ungefähren Plafonierung der Anzahl Parkplätze aus, da zum heutigen Zeitpunkt bei einzelnen Nutzungen ein eigentliches Überangebot vorhanden ist.

Das spezifische Aufkommen pro Parkplatz wird aufgrund der erwarteten Nutzungen höher liegen als heute. Das Autoverkehrsaufkommen wird somit auf etwa 37 000 Fahrten pro Tag steigen, was erst durch die Eröffnung des Üetlibergtunnels mit entsprechendem Kapazitätsgewinn auf der Pfingstweidstrasse ermöglicht wird. Um die Funktionalität des Verkehrssystems (Strassenkapazität) und den Schutz der Nachbarquartiere gewährleisten zu können, darf die maximal zulässige Erstellungszahl aus der Parkplatzverordnung nicht ausgenutzt werden. Die Anzahl Parkplätze zwischen Stadion Hardturm und Viaduktstrasse wird deshalb im Bereich von den heute etwa 10 000 bleiben müssen.

Die Parkplatzzahlen der im Gebiet Zürich West vorhandenen Gestaltungspläne zwischen Viaduktstrasse und Stadion Hardturm sehen wie folgt aus:

Gestaltungspläne	Festlegung Parkplätze	realisiert (vorläufig)
Löwenbräu/CMZ	max. 220 PP	0
Schoeller-Areal A+B	160 + 240 PP = 400 PP	400 PP
Schoeller-Areal C	150	150 PP
Lang-/Zollstrasse/Mattengasse	max. 40	34 PP
Hardturm West	max. 140 PP	91 PP
Schütze-Areal	max. 40, min. 25 PP	0
Steinfels-Areal	Parkplatzverordnung	0
Escher-Wyss-Gebiet	max. 1500 PP	449 PP

Für die Gebiete Stadion und Maag-Areal sind die Planungen im Gang und noch keine bindenden Zahlen festgelegt worden.

Im Zentrum Zürich Nord geben die aufgrund des Verkehrskonzepts erarbeiteten Richtlinien und Sonderbauvorschriften vor, welche Nutzungen erlaubt sind und wie viel Verkehr das Gebiet verträgt. Das Verkehrskonzept geht von einem von der Strasse abwickelbaren und von den Nachbarquartieren verkraftbaren Autoverkehrsaufkommen von etwa 14 000 bis 18 000 Fahrten pro Tag aus. Dies entspricht einer Parkplatzzahl von ungefähr 4000. Damit diese Anzahl nicht überschritten wird, darf im unmittelbaren Bahnhofsbereich nur ein absolutes Minimum an Parkplätzen erstellt werden, mit einer schrittweisen Erhöhung mit zunehmender Distanz. Bis jetzt sind total etwa 2000 Parkplätze bewilligt:

Bauvorhaben	Baufeld/ Adresse	Parkplätze beantragt	Parkplätze bewilligt
Toro I und Toro II	A4	266	227
Coop Zentrum	D4/D5	430	430
«Züri 50»	A2	127	98
«Züri 50»	A3	66	66
Regina-Kägi-Hof	C4	142	142
Wohnüberbauung	E1	173	173
«Züri 50»	B2	122	103
«Züri 50»	B3	69	55
Dinocenter	D10	-	33
Cityport/Gemini	D8	203	71
Binzmühlepark	Binzmühlestrasse 76-80 R. Walter-Strasse 2-4a	188	166
Ententeich	D9	-	69
Halle 550	D6/D7	-	88
Octavo	A1/A10	192	140
Magic Park	D1/D2/D3	295	175
Casino	B1/B8	180	-
Accu	B4/B7	217	-

Zusätzlich muss bei grösseren Projekten zusammen mit der Bau-
bewilligung ein Verkehrsgutachten mit den zu erwartenden Aus-
wirkungen und den nötigen flankierenden Massnahmen erstellt
werden.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Martin Brunner