

Autoarme Nutzungen: neue Möglichkeiten in der Stadt Zürich vorgeschlagen

Präsentation Netzwerk «Autofrei Wohnen Schweiz»
Erich Willi, Projektleiter Verkehrsplanung
28. Mai 2008



Stadt Zürich
Tiefbauamt

Übersicht

- Statistik und Bedeutung von Parkplätzen
- Mechanik PPV
- Bedürfnisanalyse im Hinblick auf PPV-Teilrevision
- Die Vorschläge zu autoarmen Nutzungen

Parkplätze: Statistik

PP-Statistik Stadt Zürich, Überblick

	Parkplätze total	Parkplätze auf öffentl Grund.	Parkplätze auf privatem Grund	<i>davon in öff. zugängl. Parkhäusern</i>	Motorfzge	Wohnbev.	Beschäftigte
1980	215'531	51'474	164'057	5428	127'894	369'522	336'571 (Betrzähl.85)
1990	253'932	51'532	202'400	8459	137'320	365'040	337'265 (VZ 1990)
2000	268'180	50'302	217'878	10'466	138'732	360'980	327'800 BESTA 2.Qu. (350'418 VZ 2000)
2004	270'138	50'342	219'796	16'066	143'814	364'977	330'500 BESTA 3.Qu.
2005	267'732	49'697	218'035	15'227	k.A.	367'224	328'200 BESTA 4.Qu
2006	266'381	49'667	216'714	15'168	k.A.	370'062	330'300 BESTA 4.Qu.

Parkplätze, Motorfahrzeuge für Personentransport gemäss BFS, Bevölkerung; statistisches Jahrbuch Stadt Zürich, Beschäftigungsstatistik BESTA

Parkplätze: Bedeutung

- Zufriedenheit mit PP-Angebot: 20% zufrieden, 20% unzufrieden, 60% haben keine Meinung (höchster Anteil an Indifferenz unter 7 Indikatoren zu Lebensbedingungen); *aus Bevölkerungsbefragung 2007 Stadt Zürich, S. 53*
 - PP-Angebot in der Innenstadt: Von 12 Indikatoren geringste Zufriedenheit, aber auch geringste Wichtigkeit, *aus Bevölkerungsbefragung 07 Stadt Zürich, S. 31*
- *das Thema ‚Parkplätze‘ hat für die Wohnbevölkerung der Stadt Zürich eine vergleichsweise geringe Bedeutung*

Mechanik PPV

Die gültige städtische Parkplatzverordnung PPV96 regelt für private Nutzungen die Zahl der nötigen und möglichen Abstellplätze. Die Zahl der Abstellplätze ermittelt sich aufgrund

- des Normalbedarfs (nutzungsspezifisch)
- des reduzierten Bedarfs (je nach Lage des Objekts im Stadtgebiet), jeweils Minimalbedarf (= Pflicht) und maximal möglicher Bedarf.

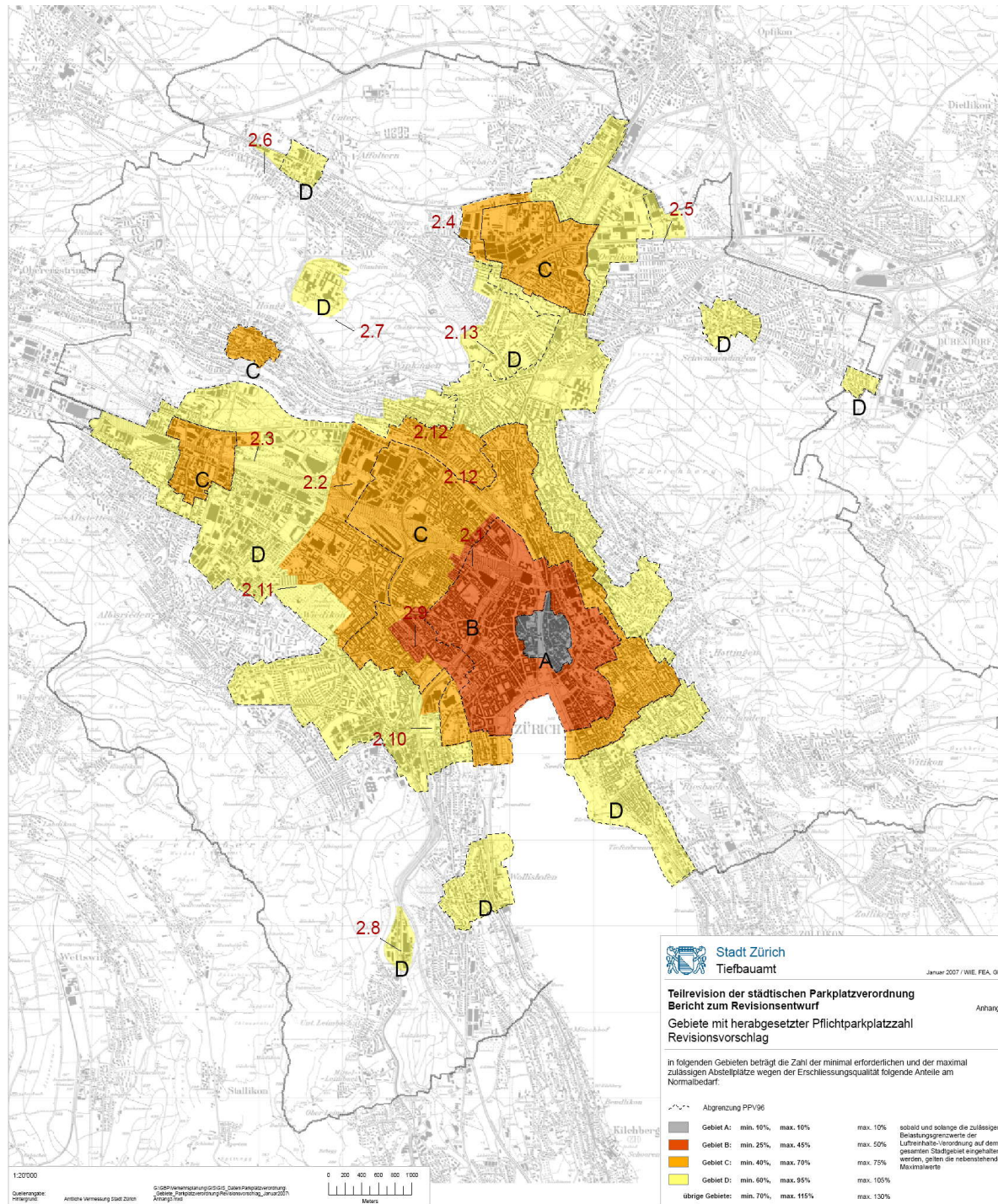
Die Bauzonen der Stadt sind Reduktionsgebieten zugeteilt, die aufgrund der öV-Erschliessungsqualität und der verfügbaren Strassenkapazitäten definiert sind.

Mechanik PPV

Reduzierter Bedarf in den Reduktionsgebieten:

- minimal erforderlicher Anteil (= Pflichtbedarf)
- maximal zulässiger Anteil

	Minimal in %	Maximal in %
Gebiet A	10	10
Gebiet B	25	45
Gebiet C	40	70
Gebiet D	60	95
Übriges Gebiet	80	130



Stadt Zürich
Tiefbauamt, Mobilität + Planu

Mechanik PPV

Fazit gültige PPV96:

- in den inneren Stadtquartieren schon bisher autoarme Nutzungen möglich bzw. verlangt
- in den äusseren Quartieren sind die Minimalansätze hoch, autoarme Nutzungen sind nicht möglich

Bedürfnisanalyse im Hinblick auf Teilrevision PPV

- Zunehmende Zahl von Anfragen auf Unterschreitung Pflichtbedarf (Wohnen)
- Marktanalyse bei institutionellen Wohnbauträgern ergab Überangebot an Wohnparkplätzen in äusseren Stadtquartieren (Leerstände, tiefe Preise, Konkurrenz Blaue Zone)
- Politische Diskussion: Postulat Knauss und Bericht dazu vom Mai 2006 sowie Motion Girod/Danner (Überweisung an den Stadtrat am 25.10.06) betreffend Grundeigentum mit autofreier Nutzung

Vorschläge zu autoarmen Nutzungen im Entwurf zur Teilrevision PPV

- Änderung Normalbedarf ‚Wohnen‘ von 1 PP/100m² auf 1 PP/120m² (steigender Wohnflächenbedarf)
- Reduktion Minimalbedarf von 80% auf 70% des Normalbedarfs im übrigen Gebiet (Flexibilisierung, an Bedürfnisse anpassen)
- Autoarm-Passus nach Massgabe der Motion Girod/Danner

Autoarme Nutzungen: Vorschlag

Art. 8 PPV Besondere Bestimmungen, Abs. 5 neu
Regelung von autoarmen Nutzungen. Ein gegenüber dem erforderlichen Minimum reduzierter Bedarf ist mit einem Mobilitätskonzept nachzuweisen und durch ein regelmässiges Controlling sicherzustellen. Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet bei wiederholten Abweichungen den Pflichtbedarf nachzuweisen. Diese Verpflichtung ist im Grundbuch anmerken zu lassen.

Autoarme Nutzungen: Wertung Vorschlag

- Offen formuliert: alle Nutzungen, alle Grade von autoarm, überall in der Stadt möglich
- Umsetzung soll lösungsorientiert erfolgen, Erfahrungen fehlen
- seit Jahrzehnten geltende Erstellungspflicht erstmals geordnet unterschreitbar ohne finanzielle Verpflichtungen
- kann sich aufgrund der grossen Einsparpotenziale (weniger Parkplatz-Investitionen) zu Innovationsmotor im Bereich des Mobilitätsmanagements entwickeln