

# Möglichkeiten und Nachfrage für autoarme Nutzungen in der Stadt Zürich



Fachseminar  
**Autoarm/autofrei planen  
und wohnen**

*Erich Willi, Projektleiter  
Tiefbauamt Stadt Zürich*

# Regelung autoarme Nutzungen in der neuen Parkplatzverordnung (PPV)

*Mobilitätskonzept* der Bauherrschaft muss Nachweis erbringen, dass der Parkplatzbedarf geringer ist als der Minimalbedarf gemäss PPV

*Controlling* durch Bauherrschaft stellt sicher, dass der effektive Bedarf an Parkplätzen das reduzierte Angebot nicht überschreitet

*Grundbucheintrag* verpflichtet Bauherrschaft bei wiederholtem Abweichen von den Vorgaben den Pflichtbedarf nachzuweisen, sich an einer Gemeinschaftsanlage zu beteiligen oder die Ersatzabgabe zu leisten. Aber keine Flächenvorhaltung oder finanzielle Sicherstellung im Voraus.

# PPV 2010: Normalbedarf und reduzierter Bedarf

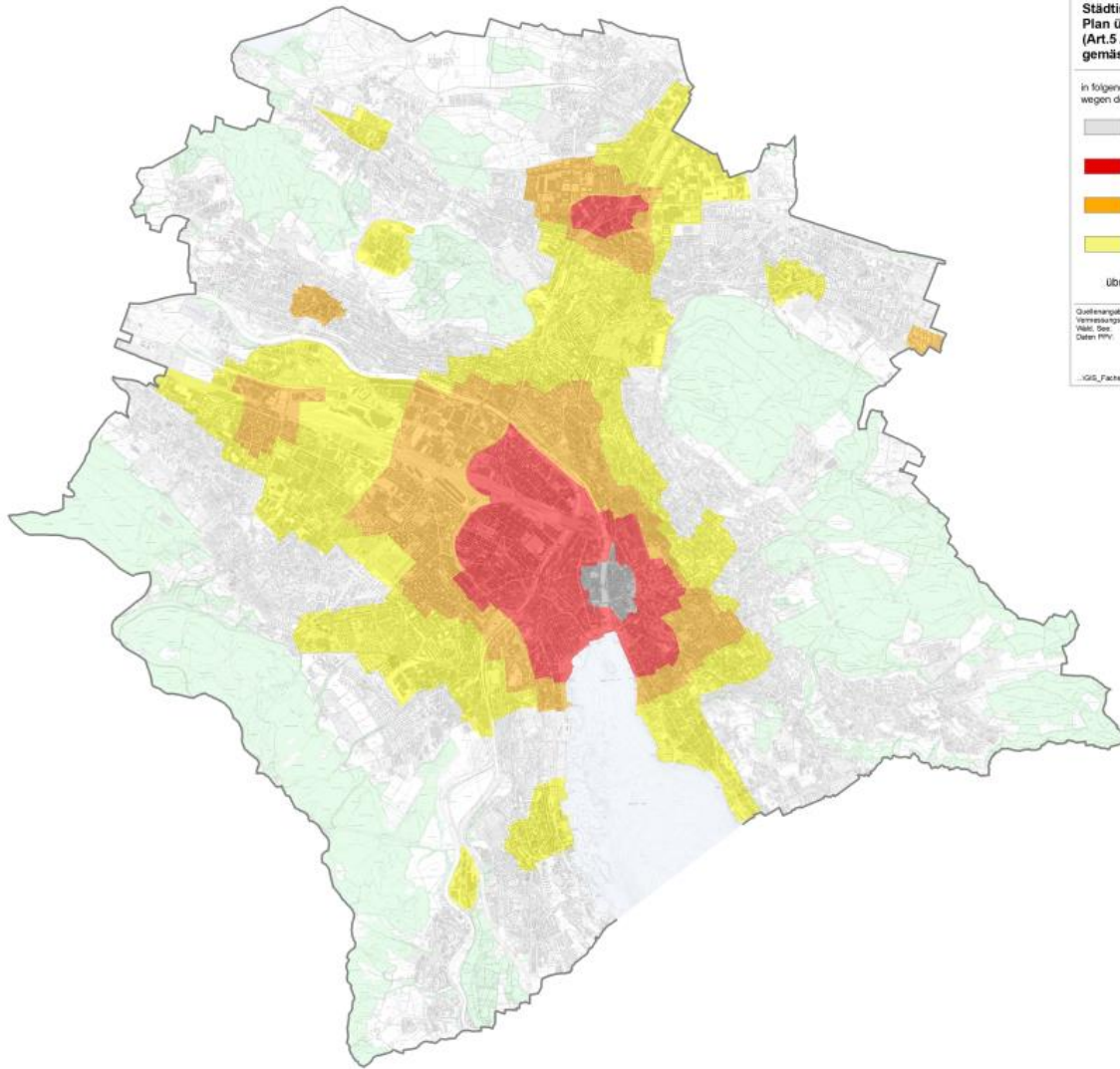
## Normalbedarf


Nutzweise	Ansatz
Wohnen	1 PP/120 m <sup>2</sup>
DL • erste 500 m <sup>2</sup> • über 500 m <sup>2</sup>	1 PP/120 m <sup>2</sup> 1 PP/210 m <sup>2</sup>
Verkauf • erste 2000 m <sup>2</sup> • über 2000 m <sup>2</sup>	1 PP/100 m <sup>2</sup> 1 PP/160 m <sup>2</sup>
Gastro	1 PP/40 m <sup>2</sup>

## Reduzierter Bedarf

Reduktionsgebiet	Minimum	Maximum
A	10%	10%
B	25%	45%
C	40%	70%
D	60%	95%
Übriges Gebiet	70%	115%





# Reduktionsgebiete




AR 2011/08, FA 088

**Städtische Parkplatzverordnung.  
 Plan über die Gebiete mit herabgesetzter Pflichtparkplatzzahl  
 (Art.5 Abs.1 PPV)  
 gemäss Gemeinderatsbeschluss vom 7. Juli 2010**

in folgenden Gebieten beträgt die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze wegen der Erschliessungsqualität folgende Anteile am Normalbedarf:

	Gebiet A:	min. 10%	max. 10%	max. 10%	sobald und solange die zulässigen Belastungsgrenzwert der Luftreinhalte-Verordnung auf dem gesamten Stadtgebiet eingehalten werden, gelten die nebenstehenden Maximalwerte
	Gebiet B:	min. 25%	max. 45%	max. 50%	
	Gebiet C:	min. 40%	max. 70%	max. 75%	
	Gebiet D:	min. 60%	max. 95%	max. 105%	
	übrige Gebiete:	min. 70%	max. 115%	max. 130%	

Quellenangabe:  
 Vermessungsdaten: Geomatik Vermessung Stadt Zürich  
 Stadt, Geo: copyright: PNO/vermessung D/174102  
 Daten PPV: Tiefbauamt Stadt Zürich

0 500 1000 Meter

Bigli/Gebler, Program Office  
 Projektleiterin, Fachstelle GIS  
 12. Juli 2010

...GIS\_Fachstelle\_PPV100822\_Parkplatzverordnung\_WED03\_Arbeitsdokumente

# Autoarm (Bsp. Wohnen) – ein relativer Begriff

Reduktions- gebiet	Wohnfläche (m <sup>2</sup> )	Normalbe- darf PPV10 (1PP/120m <sup>2</sup> )	reduzierter Bedarf (Pflicht)		autoarm = unter Pflicht- bedarf PPV (PP)
			(%)	(PP)	
A	2400	20	10	2	<2
B	2400	20	25	5	<5
C	2400	20	40	8	<8
D	2400	20	60	12	<12
Übriges Geb.	2400	20	70	14	<14

# Neue Parkplatzverordnung: Stand Genehmigungsverfahren

Nach Erledigung der Rechtsverfahren Genehmigungsverfahren beim Kanton:

- Autoarm-Passus nicht genehmigungsfähig; kleinere Anpassungen nötig, u.a. Ausschluss Besucher-PP  
→ Neue Formulierung vorhanden, Beschlussverfahren eingeleitet
- alle anderen Teile der neuen PPV genehmigungsfähig  
→ Teilgenehmigung in den nächsten Monaten

Neue PPV tritt 2014 in Kraft. Damit tiefere Minima v.a. beim Wohnen → weniger Gesuche für autoarme Wohnsiedlungen.

# Rege Nachfrage nach autoarmen Nutzungen

## *Bewilligte autoarme Nutzungen seit 2010:*

- 17 Projekte
- >1600 Wohnungen sowie DL/Gewerbe, Gastro/Hotel, Freizeit

## *Projekte in Planung/Abklärung:*

- ca. 20 Projekte
- >1800 Wohnungen sowie DL/Gewerbe, Gastro

Realisiert und in Betrieb sind 5 Projekte.

# Wohnparkplätze: Erstellungspflicht und Blaue Zone

- gemäss § 242 PBG und der PPV werden bei Neu-/Umbauten systematisch Wohnparkplätze verlangt und erstellt
- Trotzdem anhaltend ca. 34'000 Abstellplätze in der Blauen Zone mit Anwohnerprivilegierung für Wohnliegenschaften
- Angebot an Wohnparkplätzen nimmt laufend zu und übersteigt Nachfrage
- V.a. Quartierstrassen bleiben trotz Parkplatzerstellungspflicht dominiert durch Blaue-Zone-Parkplätze



Grosswiesenstrasse



# Wohnparkplätze: Privates und öffentliches Angebot zusammen überhöht



Rund 10% der Wohnparkplätze in der Stadt Zürich stehen leer, in den Genossenschaften sind es mehr. Preise für Garagenplätze sind oft nicht kostendeckend.

# Wohnparkplätze können ein Investitionsrisiko sein

## Auswertung sehr gut erschlossener Gemeinden

(2/2)

Ortschaft	Wert Erreichbarkeits- index des CS Economic Research	# Whg.	# Whg. unvermietet	# Whg. unvermietet in %	# PP	# PP unvermietet	# PP unvermietet in %
Solothurn (SO)	1.04	86	0	0	53	0	0
Solothurn (SO)	1.04	40	0	0	125	0	0
Döttingen (AG)	1.27	38	1	3	84	31	37
Zug (ZG)	1.59	68	1	1	164	24	15
Wollerau (SZ)	1.66	12	8	67	28	15	54
Rorbas (ZH)	1.68	30	0	0	69	13	19
Rothrist (AG)	2.03	37	0	0	60	0	0
Pfungen (ZH)	2.03	48	0	0	86	16	19
Basel (BS)	2.31	45	7	16	52	30	58
Winterthur (ZH)	2.44	78	0	0	104	26	25
Othmarsingen (AG)	2.81	38	2	5	80	30	38
Dietikon (ZH)	2.84	66	1	2	182	124	68
Schlieren (ZH)	3.29	50	0	0	81	28	35
Opfikon (ZH)	3.47	70	0	0	96	13	15
Zürich (ZH)	4.23	55	0	0	81	39	48

Quelle: Real Estate Asset Management der Credit Suisse, 2012

Im Durchschnitt sind in Wohnliegenschaften in sehr gut erschlossenen Gemeinden 29% der vorhandenen Parkplätze unvermietet.

## Real Estate Asset Management Schweiz

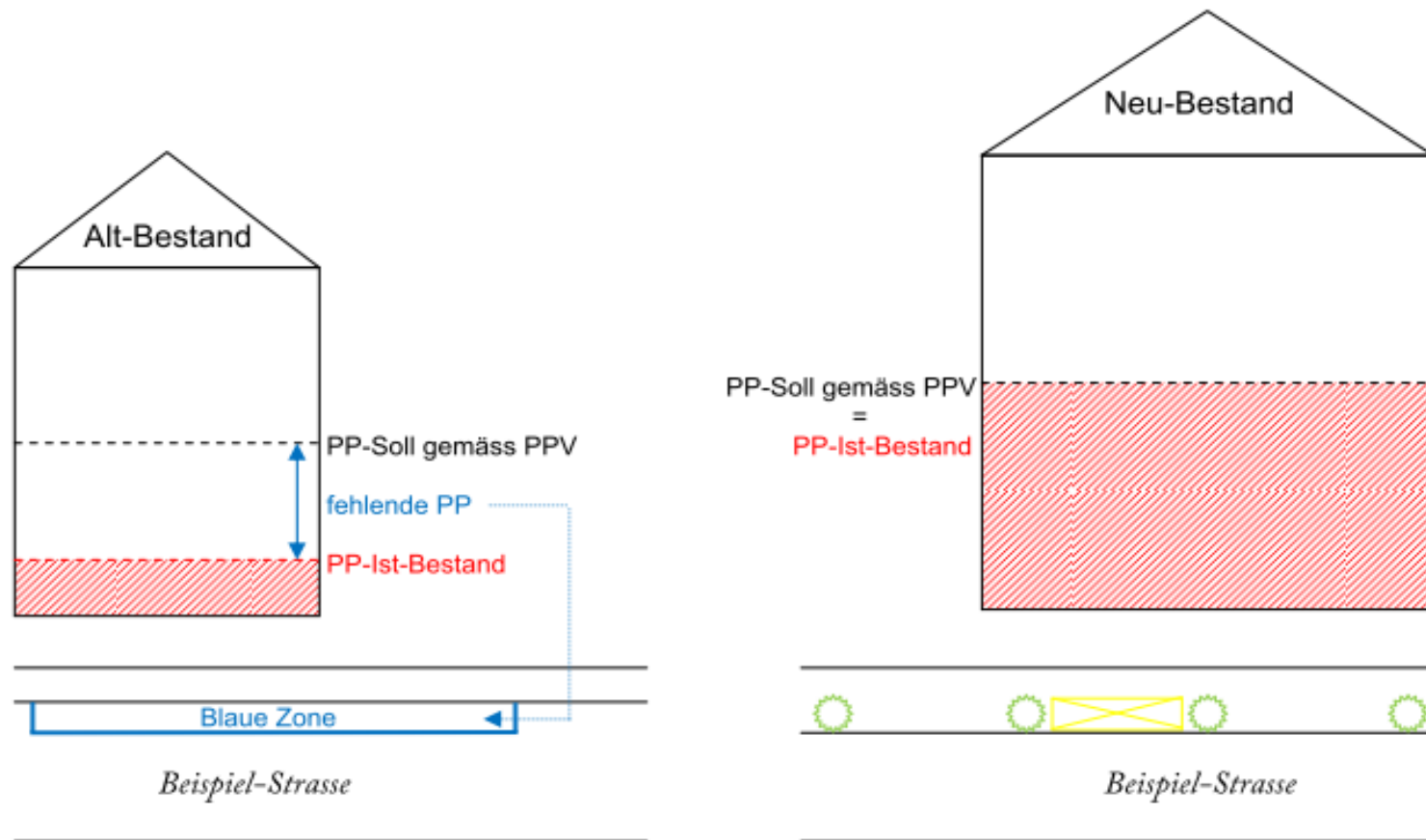
### Fazit und Ausblick

- Parkplätze haben sich für die Vermarktung von einem must-have zu einem nice-to-have entwickelt.
- Anforderungen des Gesetzgebers an Parkplatzzahl ist überholt
- In Wohnliegenschaften werfen Parkplätze eine zu tiefe und oft negative Rendite ab
- Fehlende oder unattraktive Umnutzungsmöglichkeiten von leerstehenden Parkplätzen

D. Hediger, Head Property Marketing des Credit Suisse Real Estate Asset Management Schweiz an der Tagung «Wohnen und Mobilität» am 4.10.12, Hochschule Rapperswil

# Projekt Kompensation Blaue-Zone-Parkplätze

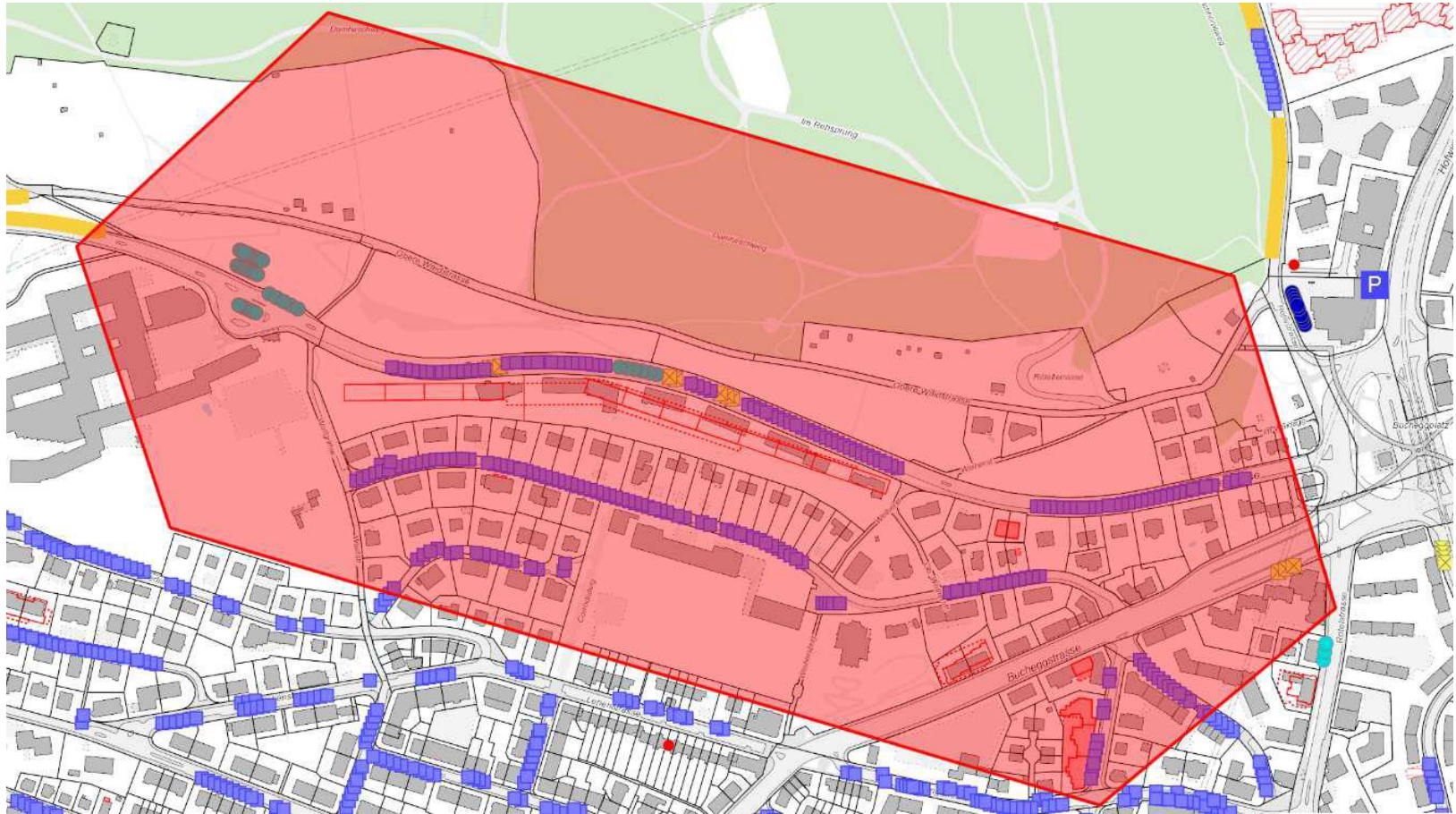
## Schematische Darstellung



Andere Massnahmen: Velostreifen, Busspur, breitere Trottoirs etc.

# Kompensation Blaue-Zone-Plätze

## Illustrationsbeispiel Ersatzneubauten Tüchestrasse



# Aufwertung der Strassen zu attraktiven Stadträumen



# Fazit

- das Auto spielt bei immer mehr Leuten in den Städten eine immer geringere Rolle. Autoarm-Nutzungen werden normal
- das Parkplatz-Angebot ‚Wohnen‘ im öffentlichen und privaten Raum in Wohnquartieren ist zunehmend überhöht. Wohn-Pflichtparkplätze werden zum Investitionsrisiko
- neben der Anpassung der Vorschriften zur Erstellung privater Parkplätze (tiefere Minimalansätze, autoarm-Passus) besteht Handlungsbedarf in den Quartierstrassen: kompensatorischer Abbau von Strassenparkplätzen ermöglicht die Umgestaltung und Aufwertung der Quartierstrassen zu öffentlichen Räumen.