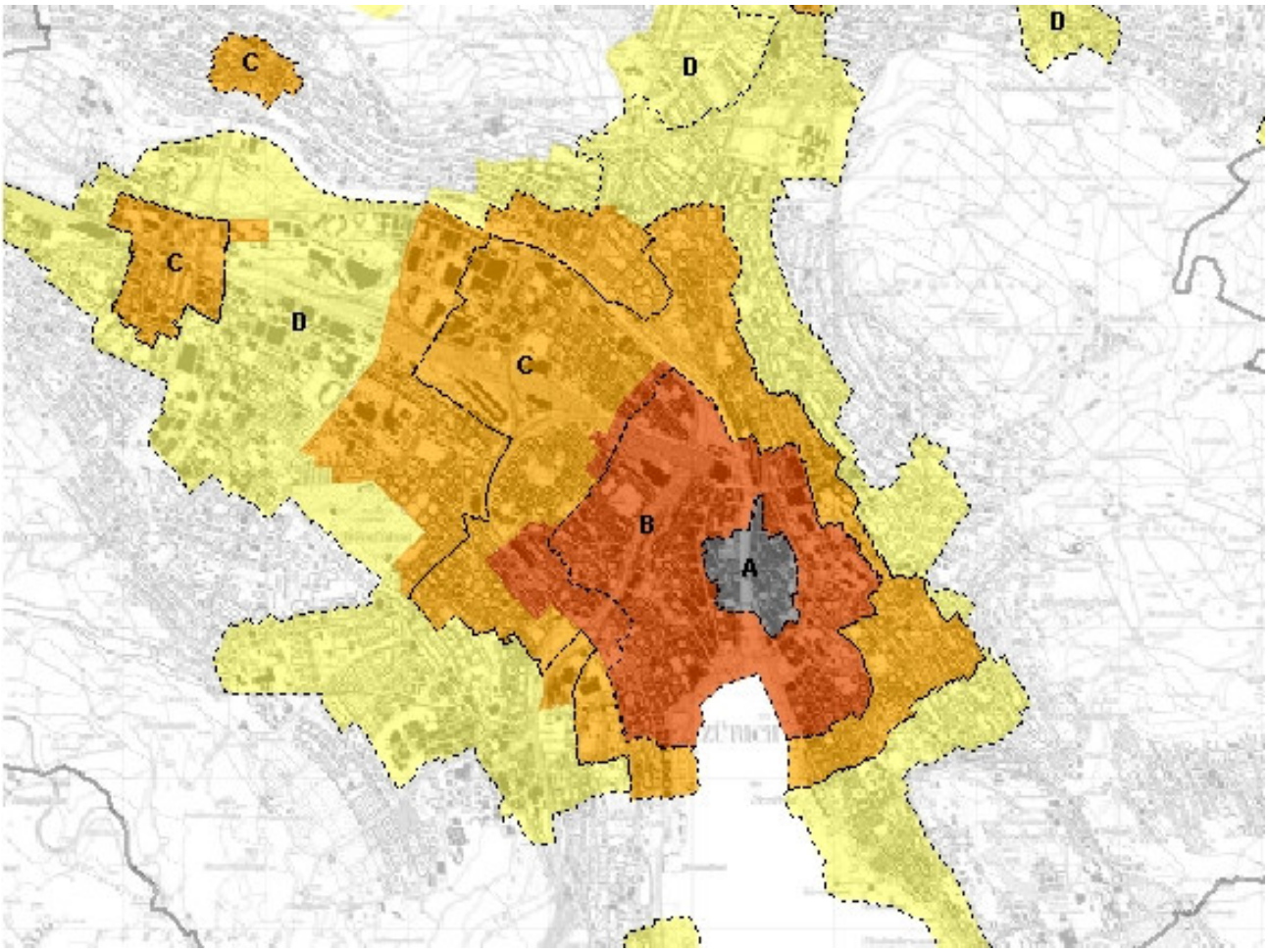
Stadt Zürich
Tiefbauamt

Teilrevision der städtischen Parkplatzverordnung

(PPV 96)

Bericht



März 2007 Beilage zur Weisung

Inhalt

1 Ausgangslage und Auftrag

2 Abstellplatzberechung für Wohnen und Arbeiten
2.1 Normalbedarf
2.1.1 Wohnnutzung
2.1.2 Geschäftsnutzungen
2.1.3 Spezielle Nutzungen
2.2 Autofreie/autoarme Nutzungen
2.2.1 Autofreies/autoarmes Wohnen
2.2.2 Weitere autofreie/autoarme Nutzungen
2.3 Abstellplätze für Besucherinnen und Besucher sowie Kundschaft
2.4 Abstellplätze für Betriebsfahrzeuge
2.5 Abstellplätze für leichte Zweiräder
2.5.1 Wohnnutzung
2.5.2 Weitere Nutzungen
2.5.3 Spezielle Nutzungen

3 Nutzung der Abstellplätze
3.1 Gebrauch ohne Fahrtenmodell
3.2 Fahrtenmodell

4 Reduktionsgebiete
4.1 Erschliessungsgüte ÖV
4.2 Strassennetzbelastung
4.3 Anpassung der Reduktionsgebiete
4.4 Lufthygienische Reduktion
4.5 Zahl der minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen

5 Weitere Ergänzungen
5.1 Parkplätze auf Drittgrundstücken
5.2 Behindertengerechte Abstellplätze
5.3 Ersatzabgaben

Anhang

Anhang 1 PPV 96 / Revisionsentwurf, synoptische Gegenüberstellung, Januar 2007
Anhang 2 Teilrevision PPV 96, März 2007
Anhang 3 Praxis-Richtwerte für „Spezielle Nutzungen“, Januar 2007
Anhang 4 Gebiete mit herabgesetzter Pflichtparkplatzzahl, Revisionsvorschlag Januar 2007
Anhang 5 Luftbelastungskarten (NO_2, PM10, O_3)
Anhang 6 Praxis-Leitfaden „Fahrtenmodell Stadt Zürich“, Januar 2007
Anhang 7 Erfolgskontrolle Veloabstellplätze
Anhang 8 Zonenplan der Stadt Zürich mit Entwicklungsgebieten, SBV und GP

1 Ausgangslage

Die geltende Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung PPV 96) wurde vom Gemeinderat am 11. Dezember 1996 beschlossen und auf den 31. Januar 1998 in Kraft gesetzt. Seither sehen sich die mit der Anwendung der PPV 96 betrauten städtischen Dienstabteilungen und Fachstellen mit verschiedenen Bedürfnissen nach einer Atkualisierung und Flexibilisierung, etwa hinsichtlich der Zulassung von Fahrtenmodellen und autoarmem Wohnen konfrontiert.

Der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements hat das Tiefbauamt am 16. November 2004 beauftragt, nachfolgende Themen und Teilaspekte bezüglich einer allfälligen Teilrevision zu analysieren:

- Abstellplatzberechung für Wohnen und Arbeiten inkl. Wohnen ohne Autobesitz und Fahrtenmodell
- Überprüfung und Anpassung der Reduktionsgebiete

Eine erste Überprüfung erfolgte unter Einbezug der Umweltschutzfachstelle des UGZ, des Hochbaudepartements (HBD) und des Amtes für Baubewilligungen (AfB) im Rahmen einer schriftlichen Vernehmlassung. Weitere betroffene Dienstabteilungen wie der Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich UGZ, das Amt für Städtebau (AfS), die Dienstabteilung Verkehr (DAV) und die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) wurden über den Projektstand in Kenntnis gesetzt und in die Weiterbearbeitung miteinbezogen. Diese ersten Abklärungen ergaben:

- die geltende PPV hat sich in der Praxis bewährt; für eine Totalrevision besteht kein Bedarf
- sinnvol ist eine Teilrevision zur Anpassung an die aktuellen Verhältnisse und abschätzbaren Entwicklungen
- die Teilrevision ist zeitlich und inhaltlich auf die eingeleitete Überarbeitung der kantonalen Wegleitung zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs (Überführung in eine kantonale Parkplatz-Verordnung) abzustimmen.

Der erste Revisionsentwurf mit einem umfangreichen Dossier wurde in eine stadtinterne Vernehmlassung gegeben. Die eingegangenen 8 Stellungnahmen sind ausgewertet worden und in die hier vorliegende Teilrevision eingeflossen.

Auf kantonaler Ebene ist unterdesssen die seit langem vorbereitete Revision des Planungs- und Baugesetzes (PBG) nach den mehrheitlich negativen Vernehmlassungsantworten als gescheitert erklärt worden. Zur Zeit wird versucht, im Rahmen von Teilrevisionen einzelne Themen trotzdem anzugehen und die nötigsten Anpassungen vorzunehmen. Dazu gehört auch die Parkierung. Zeitplan und Inhalte sind aber noch offen. Im Rahmen der Teilrevision ‚Parkierung' des PBG soll auch der Entwurf der neuen kantonalen Parkplatz-Verordnung (kant. PP-VO) weiterbearbeitet werden.

Entgegen der ursprünglichen Absicht basiert die PPV-Teilrevision somit auf dem bestehenden PBG und kann auch nicht mit der geplanten kantonalen Parkplatz-Verordnung abgestimmt werden. Thematisch ändert sich damit wenig, lassen sich doch die wichtigen Themen wie ‚Fahrtenmodelle' und ‚autofreies bzw. autoarmes Wohnen' trotzdem regeln.

Am 25. September 2006 hat der Gemeinderat die Motion Girod/Danner überwiesen, welche vom Stadtrat zur Beseitigung der vorhandenen Hindernisse für Autofrei/-arm – Nutzungen die Aufnahme eines entsprechenden Passus in die PPV verlangt. Aufgrund dieses zusätzlichen Auftrags bezieht sich die vorgesehene Regelung nicht nur auf ‚Wohnen' sondern auf alle Nutzungen.

Die Parkplatzentwicklung gemäss Statistischem Jahrbuch zeigt seit über zwei Jahrzehnten eine kontinuierliche Zunahme der privaten Abstellplätze. In den letzten Jahren hat sich diese Zunahme abgeflacht, das Jahr 2005 zeigt erstmals eine leichte Reduktion.

Jahr	***Parkplätze***			***Motorfahrzeuge PW/MR***	***Wohnbev.***	***Beschäftigte***
	total	öffentl.	private			
1980	215'531	51'474	164'057	127'894	369'522	336'571 (Betr.zähl.85)
1990	253'932	51'532	202'400	137'320	365'040	357'252 (Betr.zähl.91)
2000	268'180	50'302	217'878	138'732	360'980	327'800 (BESTA 2.Qu.)
2004	270'138	50'342	219'796	143'814	364'977	330'500 (BESTA 3.Qu.)
2005	267'732	49'697	218'038	k.A.	367'224	330'700 (BESTA 3. Qu.)

Abbildung 1: Parkplätze, Motorfahrzeuge für Personentransport gemäss BFS, Wohnbevölkerung und Beschäftigte, 1980 bis 2005 (Quellen: Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich, Beschäftigungsstatistik BESTA)

Jahr	***Wohnbev.***	***Motorfahzeuge***			***Mot.grad****	***Mot.grad****
		private	*Firmen*	*alle*	*Privatautos*	*Alle*
1980	369'522	-	-	127'894	-	346
1990	365'040	111'734	29'301	141'035	311	392
1999	360'704	108'034	31'077	139'111	300	386
2001	362'042	109'407	32'275	141'682	302	391
2004	364'977	108'714	31'999	140'713	298	386
2005	367'224	108'084	31'846	139'930	294	381

Abbildung 2: Motorisierungsgrad (leichte Motorfahrzeuge, gemäss Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich, statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich)
*Motorisierungsgrad = Anzahl Fahrzeuge/1000 EinwohnerInnen

Die Teilrevision der städtischen PPV 96 stützt sich auf das massgebliche übergeordnete Recht, nämlich:

- Bundesverfassung
- Eidg. Umweltschutzgesetz (USG)
- Eidg. Raumplanungsgesetz (RPG)
- Kantonales Planungs- und Baugesetz (PBG)
- Kantonale Wegleitung zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs

Ferner wurden beim vorliegenden Teilrevisions-Entwurf folgende Prinzipien beachtet:

- Einfache, nachvollziehbare und praktikable Regelungen;
- Erhöhung der Rechtssicherheit durch Vorhersehbarkeit und Berechenbarkeit der Entscheide;
- Beschränkung auf das Notwendige (möglichst geringe Regelungsdichte);
- Beachtung der limitierten Vollzugsmittel;
- Beständigkeit, d.h. ein Regelwerk, das nicht durch laufende Verschärfungen durch die rechtsanwendenden Behörden und Instanzen neuen Umweltschutz- oder Strassenkapazitätsanforderungen angepasst werden muss.

Die PPV dient der Ermittlung der Anzahl notwendiger bzw. zulässiger privater Abstellplätze. Planungs- und Bewilligungsverfahren sind nicht Gegenstand dieser Verordnung. Wo die PPV nichts anderes vorsieht, richten sich Geometrie, Anordnung und Ausrüstung von Abstellplätzen oder Parkierungsanlagen nach den einschlägigen VSS-Normen (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute), welche die

genannten Aspekte detailliert behandeln. Ein Verweis auf die entsprechenden Normen ist im Rahmen der PPV nur ausnahmsweise erforderlich.

2 Abstellplatzberechnung für Wohnen und Arbeiten

2.1 Normalbedarf (Art. 4)

Die Herleitung des Parkplatzbedarfes für Motorfahrzeuge über einen Normalbedarf ist als zweckmässig einzustufen. Die Berechnungsmethode hat sich in der Baubewilligungspraxis bewährt und soll daher beibehalten werden. Mit den vorliegenden Praxis-Richtwerten der Stadt Zürich für „Spezielle Nutzungen“ ist seit Oktober 2004 auch die rechtsgleiche Beurteilung von Spezialnutzungen sichergestellt.

Die Teilrevision enthält folgende Anpassungen

- Der Normalbedarf für Wohnnutzung wird leicht reduziert
- Die massgeblichen Nutzungskategorien, insbesondere für Geschäftsnutzungen (Büros, Labors, Praxen etc.) werden vereinfacht, bei der Nutzung Verkauf erfolgt eine Präzisierung
- Für spezielle Nutzungen wird der bisherige Hinweis auf die VSS-Norm durch den Verweis auf die aktualisierten Richtwerte für „Spezielle Nutzungen“ (Anhang 2) ersetzt.

2.1.1 Wohnnutzung

Seit über zwei Jahrzehnten ist ein Trend zu einem Anstieg des Wohnflächenbedarfs gemessen an der Anzahl Personen festzustellen. Ende 2003 lebten in der Stadt Zürich insgesamt 364’528 Personen in 200'590 Wohnungen auf einer Fläche von total 15 Millionen Quadratmetern. Die mittlere Bruttogeschossfläche (BGF) betrug 51.7 m2, die Nettowohnfläche 41.4 m^2 pro Person[1]. Im statistischen Jahrbuch der Stadt Zürich 2005/2006 ist der Wohnflächenzuwachs pro Kopf zwischen 1985 und 2004 abgebildet. Auch die Eidgenössischen Volkszählungen von 1990 und 2000 dokumentieren den allgemeinen Trend zur Erhöhung der durchschnittlichen Wohnfläche pro Wohnung und Person.

Der heutige Ansatz von einem Parkplatz pro 100 m^2 führt dazu, dass in den eigentlichen Wohngebieten (Reduktionsgebiete C und D sowie Übriges Gebiet) deutlich mehr Parkplätze als Wohnungen erstellt werden können. Obwohl heute Verhältnisse von 1,3 bis 1,5 Parkplätze pro Wohnung vorkommen sind, und das bei einem tatsächlichen Anteil von über 40% autofreien Haushalten im gesamtstädtischen Durchschnitt, ist auf die Festlegung einer Maximalzahl pro Wohnung verzichtet worden. Eine Analyse der Marktsituation bezüglich Wohnparkplätze in der Stadt Zürich hat gezeigt, dass v.a. im Übrigen Gebiet gemäss PPV 96 ein Überangebot an Parkplätzen vorhanden ist. Dies manifestiert sich in nicht kostendeckenden Preisen und Leerständen. Deshalb ist es angezeigt,

- den Normalbedarf leicht zu senken
- den Pflichtbedarf im Übrigen Gebiet zu reduzieren (vgl. Kap. 4 Reduktionsgebiete).

[1] Statistik Stadt Zürich 4 / 2004

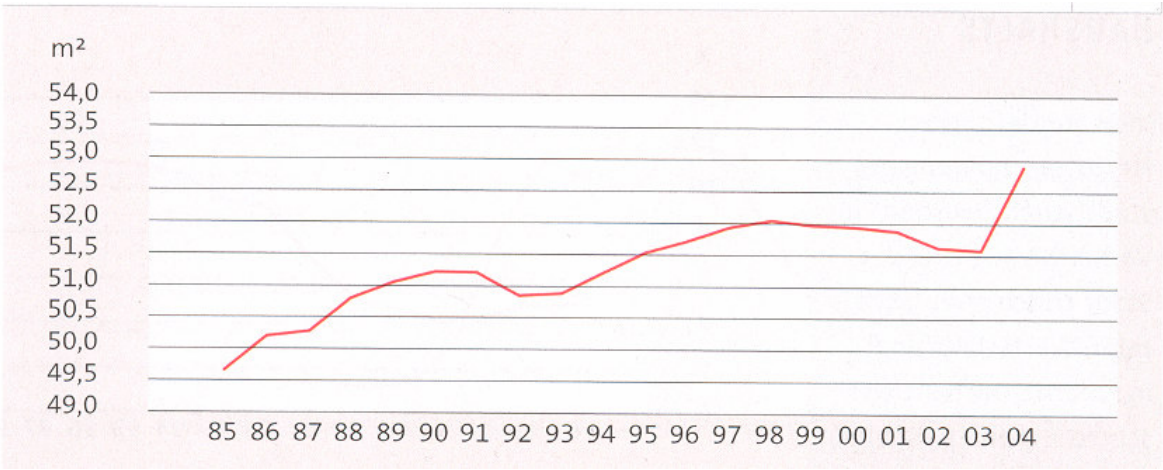


Abbildung 3 Wohnfläche pro Kopf (BGF), Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 2005/2006

Teilrevision: Änderung Art. 4 Normalbedarf, Abs. 1

Abs. 1: Je nach Nutzweise ist für folgende Geschossflächen ein Personenwagenabstellplatz erforderlich: Wohnen 120 m2 (bisher 100 m^2)

2.1.2 Geschäftsnutzungen

In der Praxis tragen die heutigen Ansätze den modernen Arbeits- und Lebensformen nur ungenügend Rechnung. So entstehen Schwierigkeiten bei der Abgrenzung von Klein- und Grossbetrieben insbesondere im Büro- und Dienstleistungsbereich. Dies vor allem dort, wo auf der Planungsstufe (Sonderbauvorschriften, Gestaltungspläne) oder im Baubewilligungsverfahren die eigentliche Nutzungs- bzw. Mieterstruktur noch nicht feststeht. Auf die heutige Differenzierung nach Grösse der Betriebseinheiten soll deshalb verzichtet werden, da sie den schnell ändernden Verhältnissen und dem Bedürfnis nach Flexibilität ungenügend Rechnung trägt und zudem die Berechnung unnötig verkompliziert bzw. nur eine (Schein-) Genauigkeit vorspiegelt. Es erscheint als sinnvoll, weiterhin die Nutzflächen zu Grunde zu legen und den Flächenansatz für Dienstleistungen (Büros, Labors, Praxen etc.) zu vereinheitlichen. Gestützt auf die neue VSS-Norm SN 640 281 Parkieren wird der Normalbedarf auf 1 Parkplatz pro 150 m^2 festgelegt. Die Ansätze für Verkauf und Gastronomie werden unverändert beibehalten. Die Formulierung beim Verkauf wird so präzisiert, dass für die über 2000 m^2 grossen Betriebe für die ersten 2000 m^2 der höhere Ansatz gilt. Die Nutzung Industrie- und Gewerbe (Fabrikations- und Lagerräume) wird neu in die Richtwertliste für "Spezielle Nutzungen" aufgenommen, da diese Nutzung zunehmend marginal geworden ist (vgl. Kapitel 2.1.3 und Anhang 2).

Teilrevision, Änderung Art. 4 Abs. 1

Abs. 1: Je nach Nutzweise ist für folgende Geschossflächen ein Personenwagenabstellplatz erforderlich:

• Dienstleistung (Büros, Labors, Praxen, Kleingewerbe)	neue Einheitsregelung	150 m^2
• Verkauf (Läden)		
erste 2000 m2 je Betriebseinheit	unverändert	100 m^2
über 2000 m2 je Betriebseinheit	unverändert	160 m^2
• Gastronomie (Restaurants, Cafés, Bars)	unverändert	40 m^2
• Industrie und Gewerbe (Fabrikations- und Lagerräume)	neu	Praxis-Richtwerte

2.1.3 Spezielle Nutzungen

Gemäss Art. 4 Abs. 2 PPV 96 berechnet sich der Normalbedarf für spezielle Nutzungen (Spitäler, Alterswohnungen und -heime, Schulhäuser, Hotels, Sportanlagen usw.) von Fall zu Fall nach den Grundsätzen der Verordnung unter Berücksichtigung der VSS-Norm SN 641 400 Parkieren. Diese VSS-Norm sieht teilweise für städtische Verhältnisse unangemessen hohe Parkplatzzahlen vor und wurde inzwischen überarbeitet (neu SN 640 281). Deshalb hat das Tiefbauamt gemeinsam mit dem Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ) praxisbezogene Richtwerte für den Normalbedarf für "Spezielle Nutzungen" gemäss städtischer Parkplatzverordnung erarbeitet. Diese wurden von der Bausektion des Stadtrates von Zürich verbindlich beschlossen. Diese Richtwertliste ist im Rahmen der vorliegenden Anpassung der PPV auch unter Einbezug der neuen VSS-Norm SN 640 281 Parkieren aktualisiert und um die Kategorie Industrie und Gewerbe (Fabrikations- und Lagerräume) ergänzt worden.

Die heutige Anweisung in Art. 4 Abs. 2 zur Berücksichtigung der VSS-Norm wird durch einen Verweis auf die vorgenannte Richtlinie ‚Richtwerte für „Spezielle Nutzungen“ ersetzt. Die Integration der Richtwertliste in die PPV wird unter dem Aspekt der Zuständigkeit für den Erlass nicht als sinnvoll erachtet. Zuständig für Änderungen ist die Bausektion des Stadtrates.

Teilrevision, Änderung Art. 4, Abs. 2 und Änderung der Richtwertliste:

Abs. 2 Die Praxis-Richtwertliste für „Spezielle Nutzungen“[2] wird aktualisiert, um die Kategorie Industrie und Gewerbe (Fabrikations- und Lagerräume) ergänzt und der Begriff ‚Schulhäuser’ durch den umfassenderen ‚Bildungsstätten’ ersetzt.

2.2 Autoarme Nutzungen (Neufassung, Art. 9 Abs. 4)

2.2.1 Autoarmes Wohnen

Von den 200'590 Haushalten in der Stadt Zürich verfügen 42% über kein eigenes Motorfahrzeug[3]. Diese Haushalte leisten einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrsabwicklung in der Stadt Zürich, zur Entlastung der Umwelt und zur Steigerung der Lebensqualität. Der Stadtrat will diese autofreien Haushalte grundsätzlich fördern und bestehende Behinderungen abbauen. Dazu setzt er zum einen auf flächendeckende, langfristige Massnahmen, wie er sie seit Jahren mit der Verkehrspolitik – insbesondere der neuen Mobilitätsstrategie – verfolgt: mit der Förderung des kombinierten Verkehrs (öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr), der Aufwertung der Quartierzentren sowie gezielten Massnahmen zur Wohnumfeldaufwertung. Allerdings lassen sich damit gewichtige Vorteile von autofreiem bzw. autoarmem Wohnen nicht realisieren: Der Gefährdung und Belästigung durch Parkiervorgänge sind autofreie Haushalte ebenso ausgesetzt wie andere, die durch Parkplätze beanspruchten Flächen verbleiben im Wohnumfeld und die häufige Quersubventionierung von Parkplätzen durch die Wohnungsmiete haben autofreie Haushalte mitzutragen.
Eine Flexibilisierung des Pflichtbedarfes für Haushalte ohne Autobesitz ist beim erwähnten städtischen Anteil von 42 % autofreier Haushalte grundsätzlich erwünscht. Dabei können sich praktische Umsetzungsschwierigkeiten, diese Nutzweise auch auf lange Dauer zu gewährleisten, ergeben. Dazu gehören namentlich der Wechsel von Mietern bzw. EigentümerInnen, eine Änderung der Lebensweise, Veränderungen der Haushaltszusammensetzung (neue PartnerInnen, Nachkommen mit anderen Bedürfnissen usw.). Erfahrungsgemäss lassen sich Parkplätze später – wenn überhaupt – meist nur mit grösseren und häufig unerwünschten und/oder unverhältnismässigen Eingriffen bereitstellen. Angesichts der begrenzten Strassenkapazitäten muss jedenfalls vermieden werden, dass später vermehrt öffentli-

[2] Anhang 3

[3] Mikrozensus Verkehr 2000

cher Raum belegt wird (blaue Zonen) und zusätzlicher Suchverkehr entsteht. Diese Überlegungen wurden bei der Regelung zur Flexibilisierung des Pflichtbedarfs für autoarme Nutzungen berücksichtigt.

2.2.2 Autofreie/autoarme Nutzungen

Am 25. Oktober 2006 hat der Gemeinderat die Motion von B. Girod und E. Danner betreffend Parkplatzverordnung, Grundeigentum mit autofreier Nutzung an den Stadtrat überwiesen. Die Motion verlangt, dass ‚Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, welche sich verpflichten, auf ihren Grundstücken nur autofreie Nutzungen zuzulassen, von der Mindestanzahl für Fahrzeugabstellplätze ihren Bedürfnissen entsprechend abweichen dürfen. Die Verpflichtung ist durch öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung oder auf andere geeignete Weise dauerhaft und aus dem Grundbuch ersichtlich mit dem Grundstück zu verbinden und zu sichern'. Mit diesem Auftrag erweitert sich das bisher aufs Wohnen beschränkte Thema auf alle Nutzungen, also auch auf Geschäftsnutzungen und auf spezielle Nutzungen.

In den Reduktionsgebieten A (Altstadt), B (City) und C (citynahe Gebiete, Zentren Oerlikon, Altstetten und Höngg) sind bereits heute autofreie bzw. autoarme Nutzungen möglich, indem der Pflichtbedarf dort nur 10% (A), 25% (B) bzw. 40% (C) des errechneten Normalbedarfs beträgt. Im Gebiet D beträgt der Pflichtbedarf 60% im ‚Übrigen Gebiet' bisher 80% des Normalbedarfs. Diese Reduktionsfaktoren sollen, abgesehen vom Pflichtbedarf im ‚Übrigen Gebiet', unverändert bleiben (vgl. Kapitel 4.5). Ziel der Motion Girod/Danner ist es also, die bestehenden Behinderungen für autofreie bzw. autoarme Nutzungen in erster Linie im Gebiet D und im ‚Übrigen Gebiet' abzubauen.

Den oben dargelegten Bedenken, ob die nachhaltige Sicherung der autofreien bzw. autoarmen Nutzung gewährleisten werden kann, wird mit folgenden Elementen des Revisionsvorschlags Rechnung getragen: Zum einen wird ein Mobilitätskonzept verlangt, das begründet darlegt, mit welchen Massnahmen (z.B. Förderelemente beim öffentlichen und Langsamverkehr, CarSharing-Fahrzeuge wie auch Parkplatz-Bewirtschaftungsmassnahmen) der Bedarf an Parkplätzen auf welches Mass reduziert werden soll (Angabe Modalsplit-Ziel, Anzahl Mieter mit PW bzw. Anzahl Auto-Pendler etc.). Das Mobilitätskonzept wird als Teil des Baubewilligungsgesuchs eingereicht und bewilligt. Zum zweiten werden die Eigentümer verpflichtet, die Umsetzung des Konzepts und dessen Erfolg mittels Controllingbericht zu dokumentieren (effektiver Modalsplit, effektive Anzahl Mieter mit eigenem Auto bzw. Auto-Pendler etc.). Der Controllingbericht soll jährlich den Behörden unaufgefordert zur Verfügung gestellt werden. Damit kann die Umsetzung laufend überwacht und wenn nötig verbessert werden. Gleichzeitig werden damit aktuelle Erkenntnisse zum Verkehrsverhalten im Zusammenhang mit bestimmten Nutzungen gewonnen. Schliesslich unterliegen die betroffenen Grundstücke einer öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkung. Das Mobilitätskonzept und die Auflage betreffend Controlling-Bericht bilden einen integrierenden Bestandteil der Baubewilligung. Bei wiederholter Nichteinhaltung der Vorgaben gemäss Mobilitätskonzept hat die Grundeigentümerschaft auf erstes Verlangen der Baubehörde die minimal erforderlichen Abstellplätze real nachzuweisen oder durch eine entsprechende Ersatzabgabe abzugelten. Diese Verpflichtung ist als öffentlich rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen. Die Anmerkung kann nur gelöscht werden, wenn der Pflichtbedarf real nachgewiesen oder durch eine Ersatzabgabe abgegolten ist.

Der neue Abs. 4 von Art. 9 ist so offen wie möglich formuliert: Er bezieht sich auf alle Nutzungen und arbeitet aus Gründen der Verständlichkeit mit dem Begriff ‚autoarm':

Teilrevision, Neufassung Art. 9 Abs. 4

Artikel 9 Abweichungen

Abs. 4 (neu) Autoarme Nutzungen können von der Nachweispflicht ganz oder teilweise dispensiert werden, sofern ein reduzierter Bedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein jährliches Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts die im Sinne von Art. 5 Abs. 1 minimal erforderlichen Abstellplätze real nachzuweisen oder durch eine entsprechende Ersatzabgabe nach Art. 23 ff abzugelten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

2.3 Abstellplätze für Besucherinnen und Besucher sowie Kundschaft (Änderung Art. 6)

Das bisherige Prinzip, wonach ein bestimmter Anteil des errechneten Bedarfs an Abstellplätzen als Besuchsparkplätze zu reservieren und besonders zu kennzeichnen ist, wird beibehalten. Die einzige Änderung betrifft die Aufhebung der Differenzierung bei der Nutzung Dienstleistung. Diesbezüglich wird eine Bandbreite an Besuchsparkplätzen vorgeschlagen. Dadurch kann der Anteil innerhalb dieses Rahmens nach Bedarf festgelegt werden. Damit wird eine bedarfsgerechte, flexible Handhabung gewährleistet.

Teilrevision, Änderung Art. 6:

Art. 6 Abs. 1 Dienstleistung 25% - 50% Besuchsparkplätze

2.4 Abstellplätze für Betriebsfahrzeuge (Neufassung Art. 10 Abs. 1 PPV)

Die geltende Parkplatzverordnung PPV 96 sieht in Art. 8 Abweichungen Abs. 1 vor, dass für Fahrzeuge, die ausschliesslich Betriebszwecken dienen, die Zahl der insgesamt zulässigen Abstellplätze angemessen erhöht werden kann.

Um diese Möglichkeit zu verdeutlichen, soll die Regelung in einem separaten Artikel aufgenommen werden. Zudem wird näher definiert, was unter einem Betriebsfahrzeug zu verstehen ist: Betriebsfahrzeuge sind Servicefahrzeuge und dergleichen, die betriebsnotwendig und auf den Betrieb eingelöst sind. Es ist zu vermeiden, dass einer Firma de facto eine doppelte Berechtigung für Beschäftigten-Parkplätze zugesprochen wird, indem Dienstfahrzeuge auch privat, u.a. für den Arbeitsweg, nutzbar sind. Je nach Standort könnte eine unlimitierte Zulassung von Betriebsfahrzeug-Abstellplätzen zudem zu Strassenkapazitäts-Problemen führen.

Die Erstellung von Abstellplätzen für Betriebsfahrzeuge wird in Artikel 10 Abs. 1 der PPV präzisiert festgelegt.

Teilrevision, Neufassung Art. 10 Abs. 1

Abs. 1 Für Fahrzeuge, die ausschliesslich Betriebszwecken dienen, kann die Zahl der insgesamt zulässigen Parkplätze angemessen erhöht werden. Als Betriebsfahrzeuge gelten Servicefahrzeuge und vergleichbare, für den Betrieb notwendige Fahrzeuge, die auf den Betrieb eingelöst sind.

2.5 Abstellplätze für leichte Zweiräder (neu, Art. 11 PPV)

Die heutige Richtlinie zu Art. 8 PPV 96, Abstellplätze für zweirädrige Fahrzeuge, wurde von der Bausektion am 27. Februar 1996 beschlossen. Das dazugehörige "Merkblatt für die Erstellung von Abstellplätzen für leichte Zweiräder" wurde am 23. März 1998 letztmals überarbeitet.

Die heutigen Berechnungsansätze haben sich mehrheitlich bewährt. Einzig der Ansatz für Wohnnutzung (1 Abstellplatz pro 70 m^2 Geschossfläche) ist zu knapp bemessen. Hier sind gestützt auf die kantonale Wegleitung, die einschlägige VSS-Norm SN 640 065, Vergleichswerte aus anderen Städten und Erfahrungswerten aus der Stadt Zürich neue Ansätze festzulegen.

Die Integration einer Grundsatzregelung für leichte Zweiräder in die PPV ist zweckmässig. Die Übernahme der bestehenden Richtlinie in die PPV im neuen Artikel 11 ändert an der aktuellen Praxis nichts.

2.5.1 Wohnnutzung

Die kantonale Wegleitung, reale Engpässe bei erstellten Wohnbauten und nicht zuletzt die Zielsetzungen der Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich, insbesondere der Teilstrategie Veloverkehr (Steigerung des Veloverkehrsanteils auf 12% bis ins Jahr 2010) begründen eine Erhöhung des heutigen Normalbedarfs für Veloabstellplätze bei der Wohnnutzung.

Der heutige Richtwert in der Stadt Zürich liegt mit einem Abstellplatz pro Wohnung pro 70 m^2 Geschossfläche zu tief. Im Vergleich dazu verlangen die kantonale Wegleitung sowie die entsprechenden Richtwerte für andere Kantone und Städte im In- und Ausland beinahe die doppelte Anzahl Abstellplätze[4]. Deshalb wird der Richtwert neu bei „1 Abstellplatz pro 40 m^2 Geschossfläche“ festgesetzt.

Aus diesen Erwägungen soll der heutige Richtwert für die Wohnnutzung von 70 m2 deutlich angehoben werden.

Teilrevision, Neufassung Art.11, Abs. 1, Nutzweise Wohnen
1 Abstellplatz pro 40 m^2 Geschossfläche

2.5.2 Weitere Nutzungen

Aus Gründen der Vereinheitlichung werden die bisherigen Nutzungskategorien teilweise angepasst. Die Kategorien „Restaurants, Bars, Cafés“ werden neu unter dem Begriff „Verpflegung“; die Kategorien „Läden allgemein“ und „Einkaufszentren“ werden neu als „Verkauf“ zusammengefasst. Auch bei der Nutzung ‚Dienstleistung und Gewerbe’ wird eine Vereinheitlichung vorgenommen, indem das bisherige separate Ausweisen der Nutzung ‚Büros, Labors, Praxen allgemein’ entfällt (in Entsprechung zur Regelung bei den Autoabstellplätzen).

Verkauf
Der bisherige Wert für „Läden allgemein“ wird übernommen, was in Bezug auf grössere Einkaufszentren zu einer Erhöhung der Pflichtparkplatzzahl führt. Dies ist insofern gerechtfertigt, als dass die stadtzürcherischen Werte deutlich unter denen der kantonalen Wegleitung und anderer Richtlinien liegen.

Teilrevision, Neufassung Art. 11, Abs. 1, Nutzweise Verkauf
1 Abstellplatz pro 160 m^2 Geschossfläche

Dienstleistung und Gewerbe
Der neue, gestützt auf die kantonale Wegleitung und andere Richtlinien vereinheitlichte Wert bringt einen leicht höheren Ansatz als bisher. Gleichzeitig wird in Art. 11, Absatz 3 als Abweichung die Nutzung ‚Dienstleistung mit starkem Publikumsverkehr’ explizit erwähnt. Damit ist in begründeten Fällen die Vorgabe von höheren Abstellplatzzahlen möglich.

[4] Anhang 7, Erfolgskontrolle der bisherigen Richtlinien Veloabstellplätze

Teilrevision, Neufassung Art. 11, Abs. 1 Nutzweise Dienstleistung und Gewerbe
1 Abstellplatz pro 400 m^2 Geschossfläche

Gastronomie
Es wird der Wert der bisherigen Nutzung „Restaurants, Bars, Cafés“ übernommen. Aus praktischen Gründen wäre eine Berechnung via Geschossfläche vorzuziehen. Sinnvollerweise wird die Zahl der Abstellplätze jedoch tatsächlich über die Anzahl Besucher festgelegt. Es liegen zudem keine Werte für eine Abschätzung via die Fläche vor.

Teilrevision, Neufassung Art. 11, Abs. 1 Nutzweise Gastronomie
1 Abstellplatz pro 10 Sitzplätze

2.5.3 Spezielle Nutzungen

Spezielle Nutzungen, wie Unterhaltungsstätten, Sport-, Freizeit- und Kultusanlagen, Aus- und Weiterbildungsstätten sowie Gesundheitseinrichtungen sollen weiterhin unter Beizug der Velofachstelle) einzelfallweise beurteilt werden.

2.6 Abstellplätze für Motorräder und Roller (neu, Art. 12 PPV)

Angesichts des begrenzten Strassenraums und des verstärkten Trends zu Motorrädern und Motorrollern drängt sich eine spezielle Regelung auf.

Das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) schreibt in § 242 - 244 die Schaffung von Fahrzeugabstellplätzen zwingend auf privaten Grundstücken vor. Diese Vorschrift gilt nicht nur für Autos, sondern auch für Motorräder und Roller. Die Entwicklung des Fahrzeugbestandes, wie sie aus dem Statistischen Jahrbuch der Stadt Zürich 2005/2006 ersichtlich ist, weist einen Anteil von rund 10% Motorräder und Roller gemessen am Motorfahrzeugbestand auf Stadtgebiet nach. Daraus leitet sich ein Bedürfnis nach entsprechenden Abstellplätzen auf Privatgrund ab, welche bisher im Regelfall von den Grundeigentümern und Investoren nach freiem Ermessen realisiert wurden. Einzig bei grossen Bauvorhaben hat die Bewilligungsbehörde bislang die Erstellung von Motorradabstellplätzen auf Privatgrund angeordnet.
Die Regelung für blaue Zonen sieht keine Anwohnerparkkarten für Motorräder vor. Oft werden Motorräder und Roller auch widerrechtlich im Trottoirbereich abgestellt, wo sie den Fussverkehr behindern. Eine Regelung im Rahmen der PPV ist deshalb angezeigt. Neben der Regelung des Pflichtbedarfs (ein Zehntel desjenigen für Personenautos) wird die Lage der Abstellplätze für Motorräder und Roller analog derjenigen für Personenautos definiert (Ergänzung Art. 13 ‚Lage').

Teilrevision, Neufassungen Art. 12 und 13

Art. 12	Für Motorräder und Roller sind ausreichend Abstellplätze bereitzustellen. Die Anzahl darf einen Zehntel der für Motorfahrzeuge minimal erforderlichen Abstellplätze nicht unterschreiten.
Art. 13	Absatz 1 Ergänzung des bisherigen Artikels 9 mit ‚… für Personenwagen, Motorräder und Roller …'

3 Nutzung der Abstellplätze

3.1 Gebrauch (Art. 15)

Abstellplätze sind nach dem Sinn und Zweck des PBG grundsätzlich bestimmungsgemäss zu nutzen. D.h. sie dürfen nicht durch Dritte für andere Nutzungen als die bewilligten beansprucht werden. Diese „Betriebsvorschrift“ wurde bislang in der PPV lediglich in Bezug auf den Pflichtbedarf explizit formuliert. Neu soll der bestimmungsgemässe Gebrauch für alle Abstellplätze in der PPV ausdrücklich festgeschrieben werden. Von diesem Grundsatz gemäss Abs. 1 kann unter den Voraussetzungen gemäss Abs. 2 abgewichen werden. Danach dürfen zum Zwecke der Abdeckung des Pflichtbedarfes resp. der zulässigen freiwilligen Abstellplätze auf einem Drittgrundstück Abstellplätze an Dritte abgegeben werden, soweit es am Bedarf für die Benützerinnen und Benützer des pflichtigen Grundstücks fehlt. Solche Abstellplätze auf Drittgrundstücken sind bei den beteiligten Parzellen im Grundbuch anmerken zu lassen (Abs. 4). Der bisherige Absatz 3, wonach die minimal erforderlichen Abstellplätze nicht ohne Zustimmung der zuständigen Baubehörde aufgehoben werden dürfen, kann gestrichen werden. Er wird - durch die Statuierung des Grundsatzes des bestimmungsgemässen Gebrauchs sämtlicher Abstellplätze – obsolet. Die Präzisierung schafft Klarheit zur Abgrenzung des zulässigen vom missbräuchlichen Gebrauchs. Der Vollzug dieser Bestimmungen wird sich auf die Baubewilligungsphasen sowie auf die Behebung offensichtlicher Missbräuche beschränken müssen.

Teilrevision, Erweiterung Art. 15

Abs. 1	Abstellplätze sind bestimmungsgemäss zu benützen.
Abs. 2	Abstellplätze dürfen zum Zwecke der Abdeckung des Pflichtbedarfes resp. der zulässigen freiwilligen Abstellplätze auf einem Drittgrundstück an Dritte abgegeben werden, wenn es am Bedarf für die Benützerinnen und Benützer des pflichtigen Grundstücks fehlt..
Abs. 3	gestrichen
Abs. 4	Abstellplätze auf Drittgrundstücken sind bei den beteiligten Parzellen im Grundbuch anmerken zu lassen.

3.2 Fahrtenmodell

Das Verkehrsaufkommen eines Objekts wird entscheidend durch dessen Nutzung sowie von seiner Lage und Erschliessung beeinflusst. Weitere Faktoren wie Kundenspektrum, Verweilzeiten der Besuchenden, Knappheit des Parkplatzangebots, Integration ins Fuss- und Velowegnetz, ÖV-Angebot, Zugänglichkeit und Belastbarkeiten (Strassenkapazität, Lärm etc.) kommen hinzu. Vor allem bei publikums- und somit meist auch autoverkehrsintensiven Nutzungen oder bei grösseren Parkierungsanlagen mit breitem Nutzerkreis wird die nutzungsspezifische Parkplatzerstellungspflicht diesen Faktoren kaum mehr gerecht. Zeitliche oder betriebliche Spielräume, interne oder externe Einflussfaktoren können mit statischen Parkplatzregelungen nicht optimal abgestimmt oder genutzt werden. In dieser Dynamik bietet sich das Fahrtenmodell als Alternative zur nutzungsspezifischen Abstellplatzzuteilung an. Es berücksichtigt die zunehmende Komplexität vor dem Hintergrund raumplanerischer, umweltrechtlicher und politischer Vorgaben und legt einen neuen Ansatz zu Grunde: Sowohl hinsichtlich der Verkehrskapazität als auch der Umweltbelastung interessiert nicht primär die Parkplatzzahl, sondern die von den Nutzungen erzeugte Fahrtenzahl. Im Rahmen der PPV-Teilrevision wird die explizite Grundlage für Fahrtenmodelle (Berechnung, Etablierung, Vollzug inkl. Sanktionen) geschaffen. Im ‚Leitfaden Fahrtenmodell – eine Planungshilfe’ sind das Verfahren zur Erarbeitung eines Fahrtenmodells und dessen Vollzug aufgrund der bisher gesammelten Erkenntnisse mit Fahrtenmodellen detailliert beschrieben (Anhang 6).

Gemäss Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich ist die Gemeinde für die Festlegung der Anzahl Abstellplätze zuständig. Das Bundesgericht kam im Fall Stadion Zürich zum Schluss, dass - obwohl das Fahrtenmodell in den heute geltenden Gesetzen nicht namentlich erwähnt wird - die geltende Umweltschutzgesetzgebung (Art. 11 Abs. 3 USG) und das Raumplanungsgesetz (RPG) eine ausreichende Grundlage für ein Fahrtenmodell bilde. Laut Bundesgericht kann bei einer projektbezogenen Planung somit an Stelle einer Begrenzung der Parkplätze nach oben auch eine Begrenzung der durch das Vorhaben erzeugten Fahrten treten. Den Gemeinden stehe es daher im Rahmen ihrer Autonomie zu, in ihren auf § 242 PBG gestützten Vorschriften auch ein Fahrtenmodell zuzulassen. Das Fahrtenmodell kann also über Sondernutzungsplanungen oder bei gegenseitigem Einverständnis auch im Rahmen von Baubewilligungen festgelegt werden.

Ein Fahrtenmodell ist so auszugestalten, dass alle innerhalb eines bezeichneten Perimeters liegenden Grundstücke erfasst werden. Die umweltschutzrechtlichen Vorgaben wie auch die bewältigbaren Verkehrsmengen in der Umgebung sind einzuhalten. Die Zu- und Wegfahrten müssen kontrollierbar sein. Grundvoraussetzung ist zudem eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, um ein umfassendes Verkehrsmanagement installieren zu können und das Risiko von Fahrtenüberschreitungen zu minimieren. Um den Fahrtenplafond in genügender Genauigkeit festlegen zu können, müssen die Nutzungsmöglichkeiten des Areals mit einer Streuung von höchstens +/- 20% konkretisiert sein. Die Etablierung eines Fahrtenmodells ist erst ab einer gewissen Grösse sinnvoll. Die Parkierungsanlage muss mindestens 150 Abstellplätze umfassen oder die dazugehörigen Nutzungen sollten täglich mindestens 2000 Autofahrten auslösen. Ein breiter Nutzungsmix mit zeitlich verschobenen Spitzenzeiten ermöglicht idealerweise die optimierte Nutzung des Parkplatzangebots und erlaubt dessen Minimierung. Möglichst geringe Ausweichmöglichkeiten auf benachbarte Abstellplätze erleichtern den Vollzug. Art. 17 regelt die Eignung und Voraussetzungen von Fahrtenmodellen.

Treffen nur wenige dieser Voraussetzungen zu, kann mit einer klassischen Parkplatzbetrachtung meist eine zweckdienlichere Lösung zur Bewältigung der verkehrlichen und umweltseitigen Auswirkungen getroffen werden. Zur Vermeidung rechtsungleicher Behandlungen und aus Sicht des Umweltschutzes ist bei der Etappierung eines Bauvorhabens jeweils nur die nutzungsäquivalente Fahrtenzahl auszulösen, unter Berücksichtigung eines angemessenen Spielraumes.

Die Fahrtenzahl wird aus der gängigen Praxis zur Parkplatzbewilligung abgeleitet (vgl. Art. 18). Die Anzahl nach PPV zulässiger Parkplätze wird mit dem so genannten spezifischen Verkehrerzeugungspotenzial (SVP) multipliziert. Der auszuwählende Faktor leitet sich aus dem Nutzer-Bedürfnis und den Modalsplit-Anforderungen ab. Die folgenden nutzungsspezifschen Verkehrserzeugungspotenziale je Parkplatz und Tag basieren auf städtischen Erfahrungswerten und der einschlägigen Literatur. Diese planerische Grösse soll periodisch, gestützt auf Erfahrungen, angepasst werden können. Die SVP-Werte werden deshalb nicht in die PPV aufgenommen, sie sind aber im Leitfaden Fahrtenmodell enthalten. Dieser kann im Bedarfsfall relativ einfach angepasst werden. Die Zuständigkeit hierfür liegt bei der Bausektion.

Die nutzungsspezifischen Verkehrserzeugungspotentiale je Abstellplatz und Tag (SVP) betragen:

	Minimal	Maximal
Bewohner	2.5	2.5
Besucherinnen und Besucher Wohnen	2.5	2.5
Beschäftigte	2.5	3.5
Kundschaft Dienstleistung	4	5
Kundschaft Praxen	4	10
Kundschaft Hotel	4	5
Kundschaft Gastronomie	6	12
Kundschaft Messe/Kongress	4	8

Kundschaft Verkauf ≤2000m2	6	12
Kundschaft Verkauf >2000m2	9	18
Kundschaft Freizeit I (Kino, Bäder etc.)	4	8
Kundschaft Freizeit II (Theater etc.)	2.5	5

Da der bewilligte Fahrtenplafond aus Praktikabilitäts- und Flexibilitätsgründen nicht exakt pro Tag kontrolliert werden kann, wird die Fahrtenzahl in der Regel über ein Jahr gemittelt und kontrolliert. Für die Berechnung des Jahresplafonds ist auf die effektive Anzahl Betriebstage pro Jahr abzustellen.

Im Entscheid zum Stadion Zürich folgt das Bundesgericht der Argumentation, dass beim Einsatz eines Fahrtenmodells die Anzahl der zu bewilligenden Abstellplätze nicht mehr relevant sei. Mit Blick auf ein allfälliges Rückfallszenario ist es aber zwingend, die Ablösung des Fahrtenmodells durch die Festsetzung des grundstücks- bzw. nutzungsbezogenen Abstellplatzbedarfs sicherzustellen. Dies ist für die Beurteilung der zweckmässigen Anzahl Abstellplätze in der Bewilligung zu berücksichtigen. Art. 16 legt darum fest, dass im Rahmen eines Fahrtenmodells die Zahl der Abstellplätze gegenüber dem Minimalbedarf höchstens um 30 % unterschritten bzw. gegenüber dem erlaubten Maximum höchstens um 30% überschritten werden darf.

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für das Fahrtenmodell ist die zentrale Bewirtschaftung. Eine Betriebsorganisation ist dafür verantwortlich, sie gestaltet die Tarife, verteilt die Nutzungsrechte, kontrolliert und garantiert die Umsetzung des Fahrtenmodells. Die Fahrtenzählung wird dabei über Zutrittsbadges, Schranken, Induktionsschleifen, Ticketautomaten oder Parkplatzsensoren geregelt. Eine Beeinflussung der Fahrten erfolgt hauptsächlich über die Parkplatzbewirtschaftung und -tarifierung. Weiche Massnahmen wie Serviceleistungen im öffentlichen Verkehr (z.B. Rabatte oder Rückerstattungen auf ÖV-Tickets, Hauslieferdienst) tragen jedoch wesentlich zur Verhaltensbeeinflussung und -Änderung bei. Eine unabhängige Prüfstelle (Verkehrsplanungsbüro o.ä.) validiert die erhobene Fahrtenzahl.

Wenn an einzelnen Tagen der tägliche Fahrtenplafond überschritten wird, hat dies keine unmittelbaren Auswirkungen. Die Betreiber haben genügend Zeit, mittels Hochrechung der Ganglinien und Beeinflussung die Fahrten auf die bewilligte Jahresmenge einzuspielen. Bei einem Überschreiten des jährlichen Fahrtenplafonds haben die Eigentümer der betroffenen Grundstücke mit geeigneten Massnahmen (z.B. Erhöhung Parkplatzpreise, Reduktion Parkplatzangebot) für dessen Einhaltung zu sorgen. Kann der Fahrtenplafond auch dann nicht eingehalten werden (dreimal hintereinander bzw. insgesamt fünf Mal), ordnet die Baubehörde den bestimmungsgemässen Gebrauch der Abstellplätze gemäss PPV an. Damit einher geht auch die Anpassung der Anzahl Abstellplätze bzw. die Erhebung der Ersatzabgabe.

Die Benutzung der Parkplätze im Rahmen eines Fahrtenmodells mit Fahrtenzahlbeschränkung ist bei den beteiligten Grundstücken im Grundbuch anmerken zu lassen.

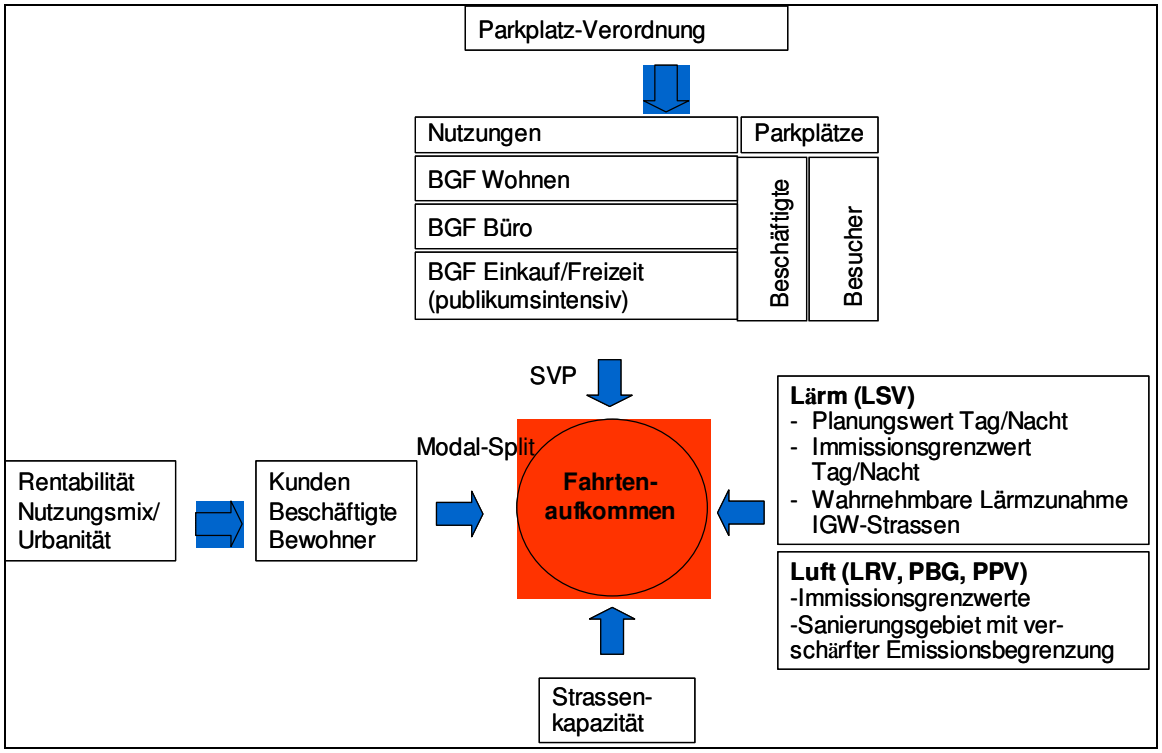


Abbildung 4 Festlegung des zulässigen Fahrtenaufkommens

Die PPV-Teilrevision enthält zur Festlegung der Grundsätze zum Fahrtenmodell folgende Artikel[5]:

Art. 16 Mehrfachnutzung von Personenwagenabstellplätzen

Art. 17 Eignung und Voraussetzungen

Art. 18 Berechnung Fahrtenzahl

Art. 19 Sanktionen

4 Reduktionsgebiete (Art. 5 Abs. 1)

Die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen richtet sich heute nach der Erschliessungsqualität der einzelnen Grundstücke. Die bisherige Einteilung der Bauzonen umfasst Gebiet A (Altstadt), Gebiet B (City), Gebiet C (citynahe Gebiete, Zentren Oerlikon, Altstetten und Höngg), Gebiet D (Gürtelgebiete, Altstetten, Oerlikon, Seebach, Stettbach, Zentren Wollishofen, Affoltern und Schwamendingen) sowie Übriges Gebiet (Art. 5 PPV 96). Diese Einteilung soll unter grundsätzlicher Beibehaltung weiterentwickelt werden.

Die Überprüfung der Reduktionsgebiete stützt sich auf die Vorgaben des PBG und erfolgt nach einheitlichen, transparenten Kriterien, welche die Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs heute und in Zukunft, d.h. bis 2020) sowie die verfügbaren Strassenkapazitäten berücksichtigt. Überdies wurden die Gebietsabgrenzungen auf die Bedürfnisse der Entwicklungsgebiete und deren Perimeter abgestimmt.

[5] Anhang 1

4.1 Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs

Die Erschliessungsgüte eines Gebietes berücksichtigt die so genannte Netzerreichbarkeit, die Anzahl verfügbarer Kurse in der Morgenspitzenstunde sowie die Fussdistanz zu einer bestimmten Haltestelle oder eines Bahnhofs.

Die Netzerreichbarkeit ist als Prozentanteil der von einer bestimmten Haltestelle aus ohne Umsteigen direkt erreichbaren Haltestellen auf Stadtgebiet in Relation zur Gesamtzahl aller städtischen Haltestellen definiert. Haltestellen, die von mehreren Linien bedient sind, werden nur einfach gezählt. Mit einer Erhöhung der Gesamtzahl von Haltestellen (z.B. neue Tramlinien), verändert sich auch der Prozentanteil. Die Haltestellen der geplanten Netzerweiterungen sind, soweit bekannt, ebenfalls berücksichtigt. Dies betrifft die Glatttalbahn, die Tramlinie Zürich-West (Escher Wyss-Platz – Pfingstweidstrasse - Altstetten) und einzelne Verlängerungen bzw. Linienanpassungen von Buslinien. Ebenso sind die Resultate der Liniennetzüberprüfung 2025 der VBZ einbezogen worden.

Die Anzahl der bei Normalbetrieb verfügbaren Kurse in der Morgenspitzenstunde (07.00 bis 08.00 Uhr) ist die Zahl aller Kurse, die in dieser Zeitspanne die Haltestelle verlassen, gleichgültig in welcher Richtung.

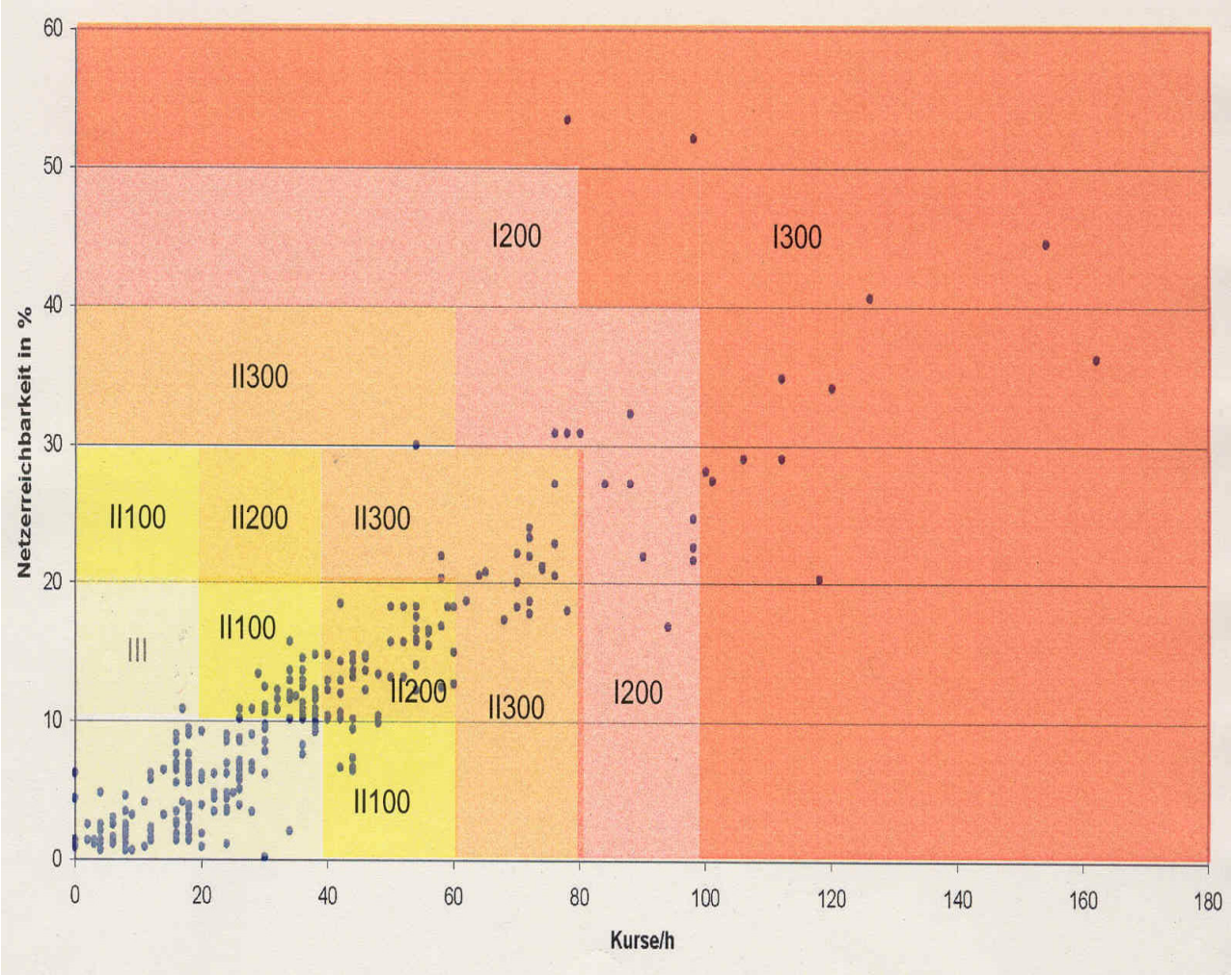


Abbildung 5 Erschliessungsgüte in Abhängigkeit der Netzerreichbarkeit und Anzahl Kurse/h

Entsprechend der Bedeutung der Haltestelle und der Attraktivität des Angebots werden grössere Fussdistanzen akzeptiert. Dementsprechend erfolgt bei den S-Bahnhöfen sowie den SZU-Haltestellen eine Aufwertung um zwei bzw. drei Kategorien.

- 3 Kategorien: Hauptbahnhof, Bahnhof Enge, Bahnhof Altstetten, Bahnhof Oerlikon, Bahnhof Stettbach, Bahnhof Stadelhofen und Bahnhof Hardbrücke
- 2 Kategorien: restliche SBB-Bahnhöfe und SZU-Stationen

Die Berechnung der Erschliessungsgüte gem. Abbildung 5 erzeugt nachfolgende Kategorien, wobei die Aufwertung (S-Bahnhöfe und SZU) zu den sogen. "Überkategorien" 7 bis 9 führt mit Fussdistanzen von max. 750 m zur betreffenden Haltestelle bzw. zum Bahnhof.

Kategorie	1	2	3	4	5	6	7	8	9
gelb	III	II 100m	II 200m	II 300m	II 300m	II 400m	II 500m	II 600m	II 750m
rot					I 200m	I 300m	I 400m	I 500m	I 500m

Abb. 6: Kategorien der Erschliessungsgüte

Legende: gelb gut erschlossen
rot sehr gut erschlossen
100m Fussdistanz zur Haltestelle

Aus den Grundlagedaten der VBZ hat das Tiefbauamt eine Datenbank eingerichtet. Als Geo-Referenz gilt ein Punktfile der VBZ, welches die Haltestellen eindeutig identifiziert (DIVA-NR). Einzelne, örtlich getrennte Haltestellen, welche eine betriebliche Einheit bilden, wie beispielsweise Bahnhofstrasse, Bahnhofplatz, Bahnhofquai und Sihlquai, werden zusammengefasst. Die DIVA-NR und damit die geographische Lage bleiben eindeutig, der Name kann frei zugeordnet werden.

4.2 Strassennetzbelastung

Die PPV ist kein eigentliches Planungsinstrument, sondern eine Vollzugsverordnung, die das im Rahmen der Ausnützung nach BZO induzierte Verkehrspotenzial zu steuern versucht. Dabei bilden die noch verfügbaren Strassenkapazitäten der weiteren Umgebung eine wichtiges Kriterium.

Bestehende und künftige Kapazitätsengpässe wurden mittels städtischem Verkehrsmodell unter Berücksichtigung des relevanten künftigen Strassennetzes (FLAMA zur Westumfahrung, Entwicklungsgebiete, jedoch ohne Stadt- und Waidhaldetunnel) und des massgeblichen Zeithorizontes (Prognose 2020) ermittelt. Damit sind die auch künftig überlasteten oder "kritischen" Knoten bzw. Streckenabschnitte eruierbar (Annahme: ≥ 700 Fahrzeuge pro Spitzenstunde pro Fahrstreifen). Die Resultate sind beim Revisionsvorschlag der Reduktionsgebiete[6] angemessen berücksichtigt.

4.3 Anpassung der Reduktionsgebiete

Die Reduktionsgebiete sind einerseits auf die sich entwickelnde Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs und die verfügbaren Strassenkapazitäten auszurichten. Anderseits gilt es, sie auf die Bedürfnisse und die Sonderbauvorschriften der städtischen Entwicklungsgebiete respektive deren Perimeter abzustimmen.

[6] Anhang 4

4.3.1 Entwicklungsgebiete

In den städtischen Entwicklungsgebieten sind in erster Linie die mit dem öffentlichen Verkehr gut bis sehr gut erschlossenen ausgedehnten Arbeitsplatz- und Dienstleistungsgebiete der entsprechenden Reduktionszone zuzuordnen.

Dies führt zu folgenden Anpassungen der Reduktionsgebiete und neuen Reduktionsgebieten der Kategorie D:

- Gestaltungsplan „Stadtraum HB“: Reduktionsgebiet B, Erweiterung (Anhang 4.1)
  Damit wird die Vorschrift aus dem Gestaltungsplan auch in die PPV transferiert und logisch fortgesetzt.
- Maag-Areal Plus“ und Escher-Wyss: Reduktionsgebiet C, Erweiterung (Anhang 4.2)
  Die Festlegungen im Rahmen der Sonderbauvorschriften und Gestaltungspläne werden generell übernommen.
- Altstetten: Reduktionsgebiet C, Erweiterung (Anhang 4.3)
  Die aus der BZO möglichen intensiveren Arbeitsplatzgebiete werden analog zur Behandlung von Zürich West etc. in das Gebiet C eingeteilt.
- Neu-Oerlikon, Anpassung an Perimeter der SBV: Reduktionsgebiet C, Erweiterung (Anhang 4.4)
  Die Festlegungen im Rahmen der Sonderbauvorschriften werden generell übernommen.
- Leutschenbach, Fernsehstudio, Reduktionsgebiet D, Erweiterung (Anhang 4.5)
  Die Situation rund um das Fernsehstudio wird analog zur Behandlung anderer möglicher Arbeitsplatzverdichtungen vom Übrigen Gebiet ins Gebiet D eingeteilt.
- Affoltern: Reduktionsgebiet D, Erweiterung (Anhang 4.6)
  Die aus der BZO möglichen intensiveren Arbeitsplatzgebiete werden analog zur Behandlung anderer möglicher Arbeitsplatzverdichtungen vom Übrigen Gebiet ins Gebiet D eingeteilt.
- ETH Hönggerberg: Reduktionsgebiet D, neu (Anhang 4.7)
  Mit der Vision "Science City" will die ETH den Standort Hönggerberg weiterentwickeln und die Arbeits- und Lebensbedingungen mit einer Nutzungsdurchmischung verbessern. Im Rahmen von Sonderbauvorschriften (SBV) sollen Nutzungen mit einem Bezug zum Hochschulstandort (studentisches Wohnen, Kongresse etc.) zugelassen werden. Das Verkehrsaufkommen soll in erster Linie über den öV abgewickelt werden. Die Parkierung für den mIV wird über ein Fahrtenmodell gesteuert. Die Einführung des Reduktionsgebietes D steht somit im Einklang mit den Randbedingungen und Zielen der Entwicklung.
- Entwicklungsgebiet Manegg: Reduktionsgebiet D, neu (Anhang 4.8)
  Die Manegg soll sich vom Industrieareal zum modernen Arbeitsplatzgebiet mit der Leitnutzung Dienstleistung wandeln. Auch Wohnen ist zulässig und in der aktuellen Planung vorgesehen. Aufgrund verkehrlicher Betrachtungen darf das Verkehrsaufkommen in der Manegg in der Spitzenstunde 1200-1500 Fahrten nicht überschreiten. Diese Erkenntnis wirkt sich als wichtige Randbedingung à priori auf die Entwicklungsplanung aus, indem u.a. eine restriktive Parkplatzbemessung im Bereich des Minimums nach aktueller städtischer Parkplatzverordnung (also im Bereich von 80% des Normalbedarfs) zur Anwendung kommen soll. Die Einführung eines Reduktionsgebiets D trägt somit den obigen Betrachtungen Rechnung.
- Umgebung Bahnhof Wiedikon, Erweiterung Reduktionsgebiete B (Anhang 4.9)
  Die gute bis sehr gute Erschliessung des Gebiets mit öffentlichen Verkehrsmitteln rechtfertigt die Ausdehnung des Gebiets B bis zur Seebahn und im Bereich des Bahnhofs Wiedikon darüber hinaus (Bahnhof-Einzugsgebiet).
- Gestaltungsplan Hürlimann-Areal, Erweiterung Reduktionsgebiet C (Anhang 4.10)
  Nachvollzug der Vorschrift aus dem Gestaltungsplan in der PPV.

4.3.2 Verbesserung der öV-Erschliessung

Mit dem Linienkonzept der VBZ vom Juli 2006 verbessert sich bis 2020 die öV-Erschliessung vor allem im Westen der Stadt. Die vorgesehenen Tramlinien auf der Westtangente (Albisriederplatz - Hardbrücke – Rosengarten-/Bucheggstrasse) schaffen neue Direktverbindungen, die dem ganzen Korridor und weiteren Gebieten darüber hinaus zugute kommen. Aufgrund der absehbaren Nachfrageentwicklung im Westen der Stadt wird auf jeden Fall ein beträchtlicher Angebotsausbau erfolgen, auch wenn die Tramnetzergänzungen nicht im vorgesehenen Ausmass möglich sein sollten. Dementsprechend erfolgt eine Anpassung der Reduktionsgebiete. Sie soll gleichzeitig zu einer gewissen Arrondierung der Gebietsabgrenzungen führen. Da der Zeithorizont, an welchem sich die Teilrevision der PPV orientiert, bis 2020 reicht, wird die bis 2025 vorgesehene Tram-Sütdtangente Albisriederplatz – Wiedikon – Binz – Laubegg nicht berücksichtigt.

- Bereich Albisriederplatz, Erweiterung Gebiet C (Anhang 4.11)
  Die Aufwertung der Haltestellen durch die beiden Tramlinien Hardbrücke – Hardstrasse - Badenerstrasse erlaubt die Ausdehnung des Reduktionsgebietes C zwischen Goldbrunnenplatz – Ämtlerstrasse – Letzigraben – Duttweilerbrücke. Damit ergibt sich auch ein besser arrondierter Grenzverlauf zwischen den Reduktionsgebieten C und D.
- Wipkingen, Erweiterung Reduktionsgebiet C, Anpassung Reduktionsgebiet D (Anhang 4.12)
  Mit den beiden Tramlinien auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse ist die Erweiterung des Reduktionsgebietes C im Kerngebiet von Wipkingen möglich. In der Folge wird auch das Reduktionsgebiet D angepasst, sodass die Westtangente in Wipkingen durchgehend zumindest im Reduktionsgebiet D liegt. Der grosszügigen Ausdehnung des Reduktionsgebietes C auf der anderen Limmatseite, in Zürich West, steht damit auf der Wipkingerseite eine moderate Anpassung an die neuen Verhältnisse gegenüber.
- Allenmoos, Erweiterung Reduktionsgebiet D (Anhang 4.13)
  Das bisher auf die Achse Schaffhauserstrasse beschränkte Reduktionsgebiet D wird auf dem Milchbucksattel mit der zusätzlichen Tramlinie in der Hofwiesenstrasse zwischen Bucheggplatz und der Regensbergstrasse erweitert.

4.4 Lufthygienische Reduktion

Die in Art. 5 Abs. 2 PPV 96 verankerte Reduktion der Maximalwerte auf Grund der Luftbelastung ist beizubehalten. Der kontinuierliche Rückgang der NO_2-Immissionsbelastung in den neunziger Jahren ist seit ca. 2002 einer Stagnation gewichen. Nach wie vor sind beträchtliche Teile des Stadtgebiets und insbesondere die Hauptachsenbereiche bis über die Grenzwerte belastet. Eine flächendeckende Zielerreichung hinsichtlich NO_2 erscheint unter optimistischen Bedingungen frühestens in 10 bis 15 Jahren möglich. Noch problematischer ist die Situation beim PM10 (Feinstaub), für welche in der Luftreinhalte-Verordnung erst seit 1998 Immissionsgrenzwerte festgesetzt sind. Die heute flächendeckend überschrittenen Grenzwerte mit Höchstwerten im Bereich der Hauptachsen mit hohem Schwerverkehrsaufkommen dürften sich auf unabsehbare Zeit nicht einhalten lassen.
Die Begrenzung der Maximalwerte gemäss Art. 5 stützt sich neu auf die „Einhaltung der Belastungsgrenzwerte der Luftreinhalteverordnung“ ab. Die lufthygienischen Entscheidungsgrundlagen (NO_2-, O3- und PM10-Immissionen heute und in Zukunft) werden durch den UGZ bereitgestellt (vgl. Anhang 5).

4.5 Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen (Art. 5 PPV 96, teilweise Neuformulierung)

Die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze für Personenwagen bleiben von einer Ausnahme abgesehen sowohl für die Reduktionsgebiete A bis D wie auch das Übrige Gebiet unverändert. Die Ausnahme betrifft den Pflichtbedarf im Übrigen Gebiet: Er wird von 80% auf

70% des Normalbedarfs reduziert. Damit wird einerseits der bereits in Kapitel 2.1 angesprochenen Tendenz zu einem Überangebot an Wohnparkplätzen im Übrigen Gebiet begegnet und anderseits der Bedarf der effektiven Nachfrage angepasst (ohne den Nachweis für einen reduzierten Bedarf erbringen und die Auflagen für autoarme Nutzungen erfüllen zu müssen). Weitere Korrekturen sind weder notwendig noch zweckmässig, da die etablierten Werte der Reduktionsgebiete bereits eine gute bis sehr gute Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs reflektieren.

Die aus lufthygienischen Erwägungen abgeleiteten geltenden Maximalwerte für die Reduktionsgebiete A bis D sollen unverändert beibehalten werden. Die lufthygienische Begrenzung der Anzahl maximal zulässiger Abstellplätze soll auf Antrag der Umweltschutzfachstelle nun auch auf die Kategorie Übriges Gebiet ausgedehnt und auf maximal 115% beschränkt werden. Weil damit zu rechnen ist, dass die Belastungsgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung auch in den nächsten Jahren überschritten sein werden und die bisherige Systematik oft zu Rückfragen bezüglich der geltenden Maximalwerte Anlass gegeben hat, sollen die reduzierten Maximalwerte neu als Regelfall unter dem Abs. 1 abgehandelt werden.

Teilrevision, Änderung Art. 5

Abs. 1 In den nachfolgenden Gebieten beträgt die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze wegen der Erschliessungsqualität folgende Anteile am Normalbedarf:

Gebiet A	unverändert	minimal	10%	maximal	10%
Gebiet B	unverändert	minimal	25%	maximal	45%
Gebiet C	unverändert	minimal	40%	maximal	70%
Gebiet D	unverändert	minimal	60%	maximal	95%
Übriges Gebiet	neu	minimal	70%	maximal	115%

Abs. 2 Sobald und solange die Belastungsgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung auf dem gesamten Stadtgebiet eingehalten werden, gelten folgende Maximalwerte:

Gebiet A	maximal 10%
Gebiet B	maximal 50%
Gebiet C	maximal 75%
Gebiet D	maximal 105%
Übriges Gebiet	maximal 130%

5 Weitere Ergänzungen

5.1 Behindertengerechte Abstellplätze (Art. 7 neu)

Für "Behindertengerechte Abstellplätze" wird neu in der PPV in Art. 7 bezüglich Anzahl, Lage und Ausgestaltung auf die jeweils gültige Norm für behindertengerechtes Bauen verwiesen (zur Zeit noch SN 521 500, 2007 soll sie zur sia-Norm 500 werden).

Teilrevision, Art. 7 neu

Für Behinderte ist von der nach Art. 3 ff. ermittelten Anzahl Abstellplätze ein angemessener Anteil an Abstellplätzen vorzusehen. Anzahl, Lage und Ausgestaltung richten sich nach der einschlägigen Norm für behindertengerechtes Bauen.

5.2 Ersatzabgaben

Nach bisheriger Regelung kann der Stadtrat über die Bemessung der Ersatzabgaben Richtlinien erlassen (Art. 15, Abs. 2 PPV 96). Um eine einheitliche Praxis sicherzustellen, soll der Stadtrat neu zum Erlass von Richtlinien verpflichtet werden.

Teilrevision, Ergänzung Art. 23

Abs. 2 Der Stadtrat erlässt Richtlinien über die Bemessung der Ersatzabgaben.

WIE