

Steuerung der Verkehrsnachfrage – Ansatz Parkierung in der Stadt Zürich

SVI-Veranstaltungsreihe
«Mobilität in Zeiten der
Dichte»
2. November 2017

Erich Willi, Projektleiter
Verkehrsplanung



Überblick

- Verdichtung und Verkehr
- Bevölkerungsbefragung: Verkehr/Parkplätze
- Mengengerüst Parkplätze
- Ziele und Strategie Parkplatzplanung
- Neue Parkplatzverordnung
- Entlastung und Umnutzung Strassenräume:
 - Potenziale
 - Innenstadt: «Historischer Kompromiss» zur Aufwertung der Strassenräume – bewährtes Vorbild
 - Wohngebiete: Kompensatorische Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen - Pilotprojekte
 - Quartierzentren/Verdichtungsgebiete: Parkplatz-Konzentration in Quartierparkhäusern – in Diskussion

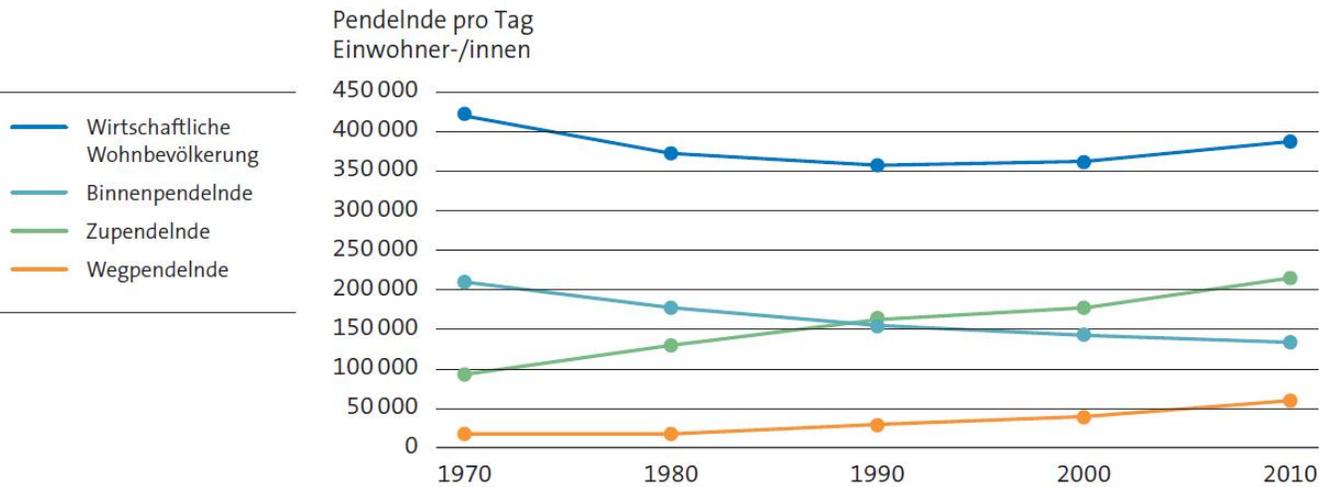
Verdichtung verändert das Stadtbild

BZO-Revision und
Richtplanrevision laufend

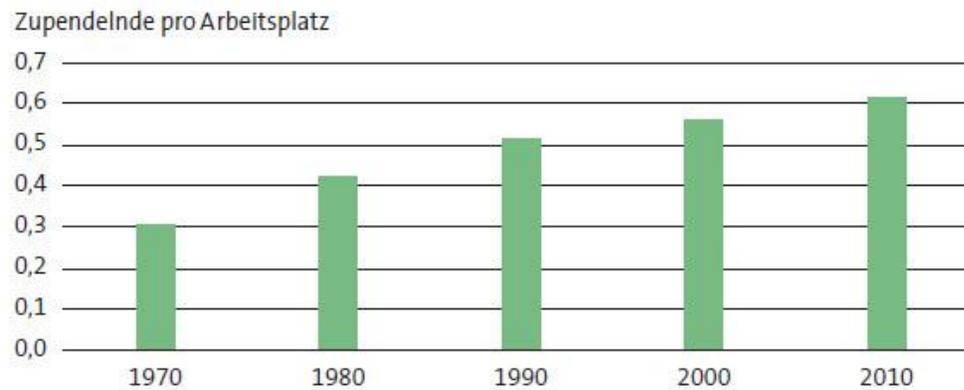


Pendlerverkehr: Starke Zunahmen

Entwicklung des Pendelaufkommens und der Wohnbevölkerung G_2.1
 ► nach Pendeltyp, 1970–2010



Anzahl Zupendelnde pro Arbeitsplatz¹ in der Stadt Zürich G_2.2
 ► 1970–2010



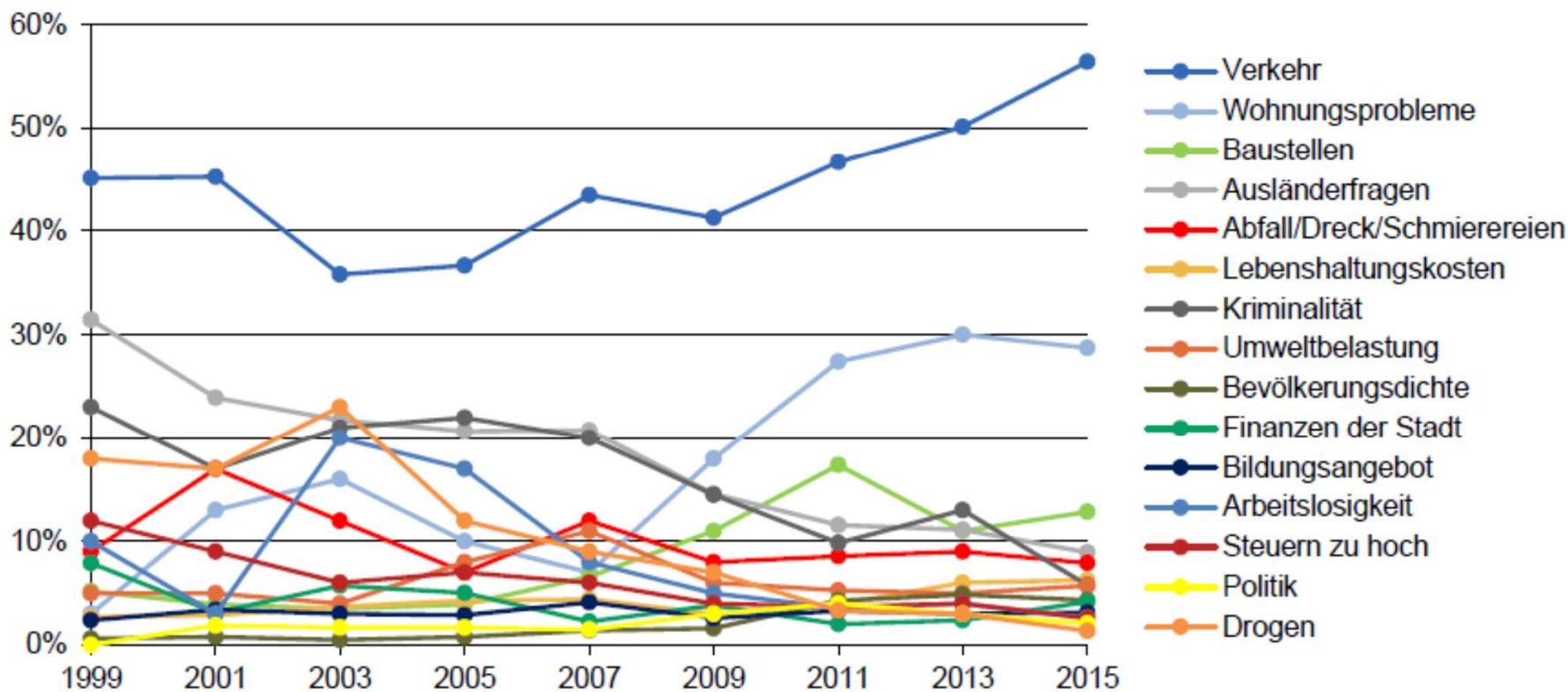
¹ Die Anzahl Arbeitsplätze definiert sich aus der Summe der binnenpendelnden und den zupendelnden Erwerbstätigen.

Quelle: Arbeiter in Bewegung, Analyse 2/2013, Statistik Stadt Zürich

Bevölkerungsbefragung Verkehr Problem Nummer 1

Grafik 15: Allgemeine Probleme in der Stadt Zürich, 1999 bis 2015

Nennungen in Prozent der Befragten; Mehrfachnennungen möglich (N=2501/4946)³



Bevölkerungsbefragung 2015, S. 27

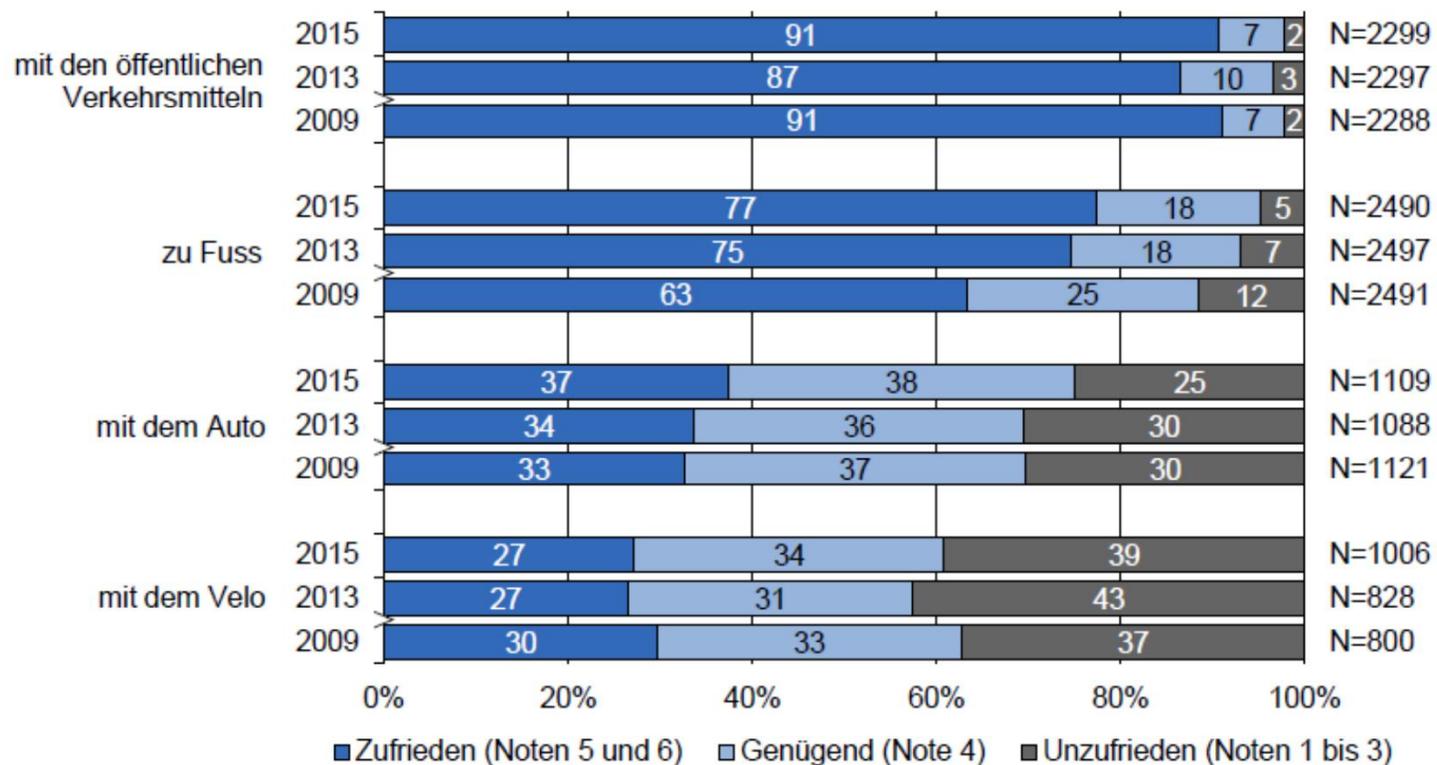
Bevölkerungsbefragung

Zufriedenheit mit der Verkehrssituation

Grafik 6: Zufriedenheit mit der Verkehrssituation, 2009, 2013 und 2015

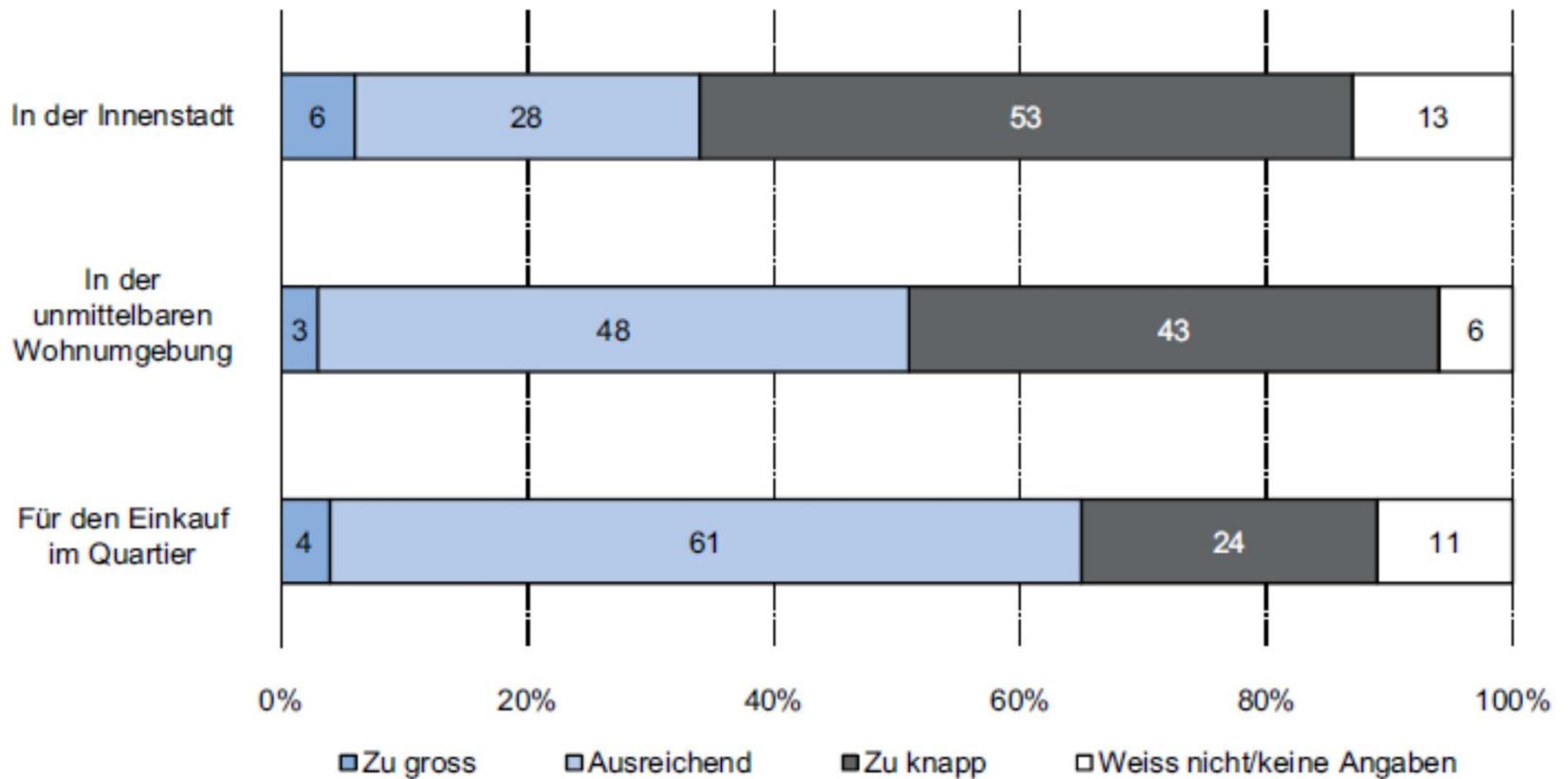
Filter: Ist mindestens ein Mal pro Monat mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Auto bzw. dem Velo unterwegs

Zufriedenheit mit der Verkehrssituation, wenn unterwegs ...



Bevölkerungsbefragung Beurteilung Parkplatzangebot (alle)

Grafik 54: Beurteilung des Parkplatzangebotes (alle Befragten)



Mengengerüst Parkplätze

- Gut 200 000 private Parkplätze – in etwa stabil
- Knapp 34 000 Blaue-Zone-Parkplätze – leicht abnehmend
- Knapp 9000 weisse Parkplätze – leicht abnehmend
- Rund 25 000 öffentlich zugängliche Parkplätze auf Privatgrund – zunehmend

Insgesamt rund 270 000 Parkplätze – leichte Zunahme.

Ziele und Strategie Parkplatzplanung

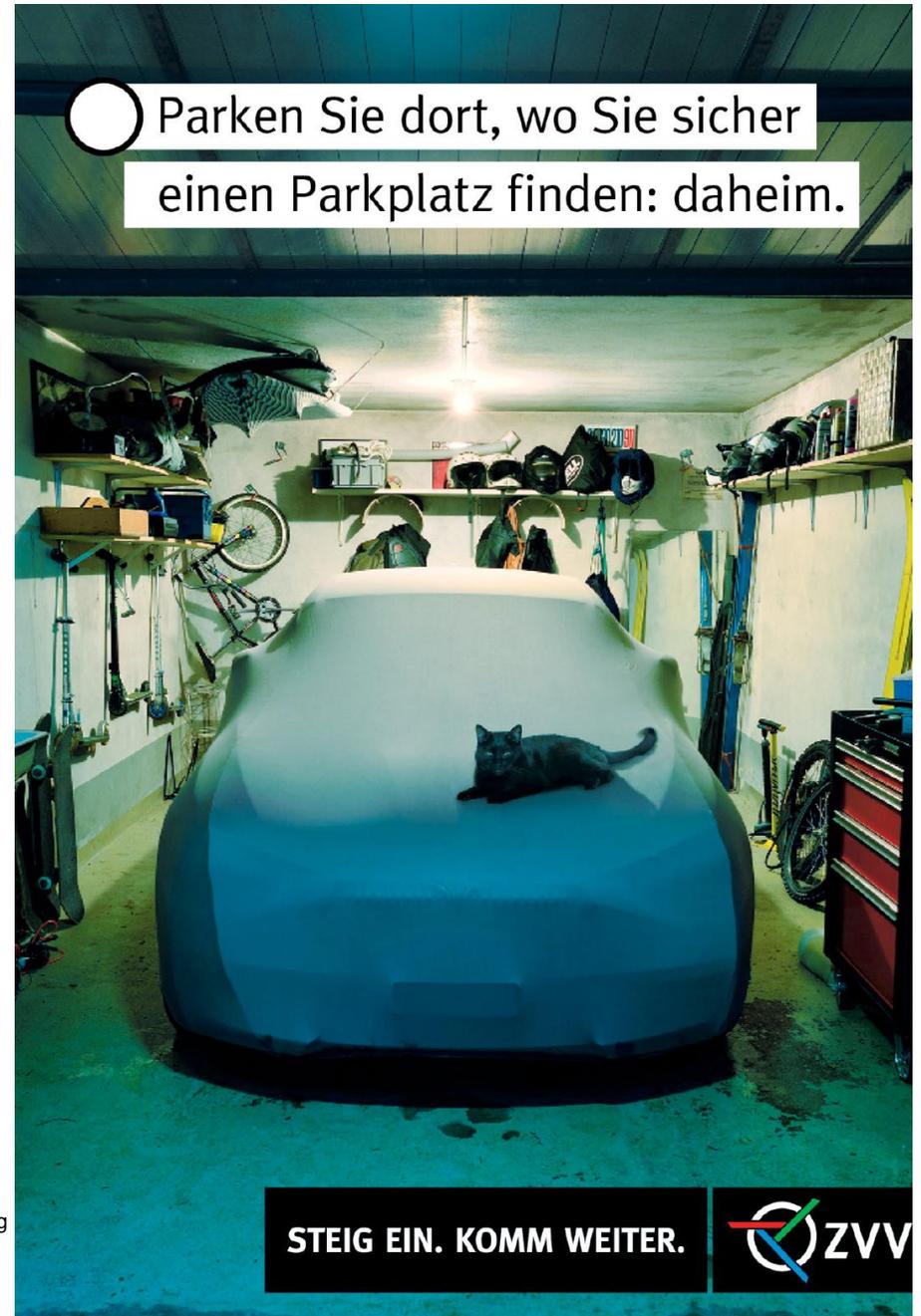
Ziele

Zusätzliche Verkehrsnachfrage infolge Verdichtung soll durch ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden. Anteil MIV soll bis 2025 auf 20% sinken (Stadtverkehr 2025).

Parkplatzplanung muss sicherstellen, dass die Zahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze nicht mehr zunimmt.

Private Parkplätze: Die neue Parkplatz- verordnung (PPV)

- Rund 205 000 private Parkplätze
- Regelt für alle Nutzungen minimal nötige und maximal mögliche Parkplatzzahl
- Basiert auf kantonalem PBG: Nutzungen müssen PP-Bedarf auf Privatgrund abdecken
- Erste PPV 1986, kontinuierliche Weiterentwicklung, neue PPV rechtskräftig seit Sept. 2016
- im Zsh. mit Richtplanrevision Diskussion erneuter PPV-Revision



Neue Parkplatzverordnung: Funktionsweise und wichtigste Änderungen

Änderungen:

- Wohnen – tiefere Ansätze
- Reduktionsgebiete – erweitert
- Velo- und Motorradabstellplätze – verbindliche Minimalwerte
- Autoarme Nutzungen – definierte Möglichkeit

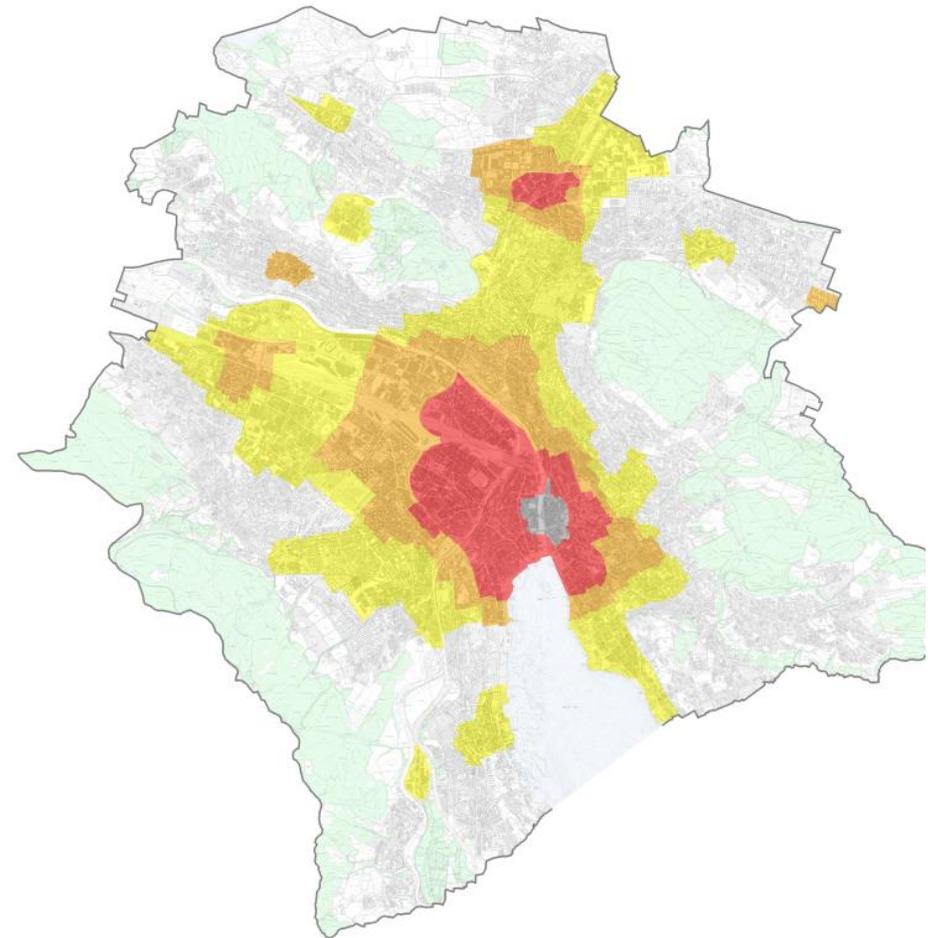
PPV-Mechanik zur Bestimmung der Parkplatzzahl:

- 1. Nutzungsspezifischer Normalbedarf*
- 2. Minimal- und Maximalbedarf in Abhängigkeit des Reduktionsgebiets = Ermessen Bauherrschaft*

Neue Parkplatzverordnung: Reduktionsgebiete/autoarme Nutzungen

Wohnhaus mit 1000 m² Nutzfläche

Reduktionsgebiet	Normalbedarf 1PP/120m ²	Pflichtbedarf	Autoarm
A	100% 8.3 PP	10% 1 PP	< 1 PP
B	100% 8.3 PP	25% 2 PP	< 2 PP
C	100% 8.3 PP	40% 3 PP	< 3 PP
D	100% 8.3 PP	60% 5 PP	< 5 PP
E	100% 8.3 PP	70% 6 PP	< 6 PP



Autoarme Nutzungen: Die Bedingungen gemäss neuer PPV

Art. 8 Abs. 5 der revidierten Parkplatzverordnung der Stadt Zürich ermöglicht neu die Unterschreitung des Pflichtbedarfs unter bestimmten Bedingungen:

- Nachweis reduzierter PP-Bedarf mit Mobilitätskonzept
- Periodisches Controlling zur Überprüfung effektiver Nachfrage nach den wenigen Parkplätzen
- Regelung Rückfallebene mittels Grundbucheintrag (Nachweis Pflichtparkplätze bzw. Ersatzabgabe)

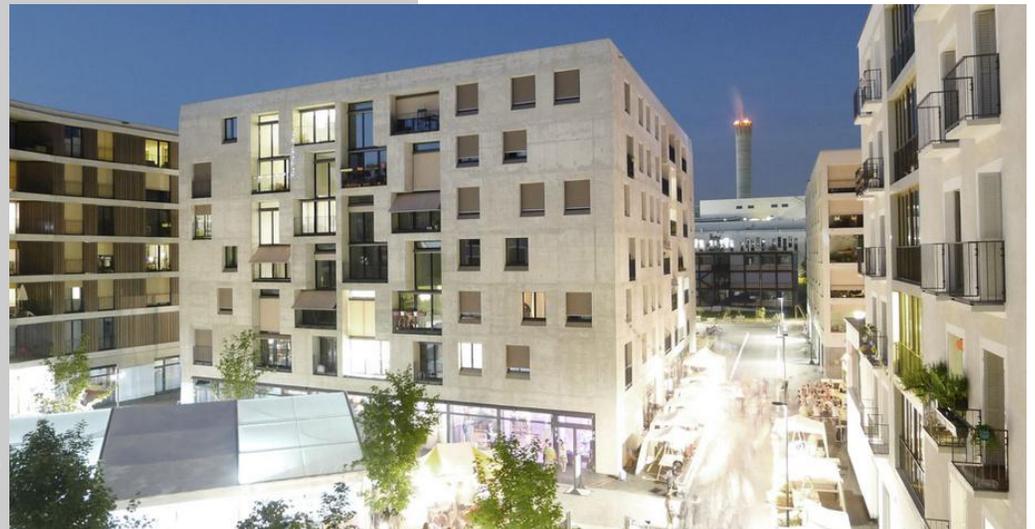
Vgl. auch Leitfaden «Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen»

<https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/verkehr/parkierung.html>

Autoarme Nutzungen: Das Beispiel «Mehr als Wohnen», Zürich-Leutschenbach

Baugenossenschaft «Mehr als Wohnen» erstellt 370 Wohnungen, Schule, Hotel, Läden, Büros an der Leutschenbachstrasse

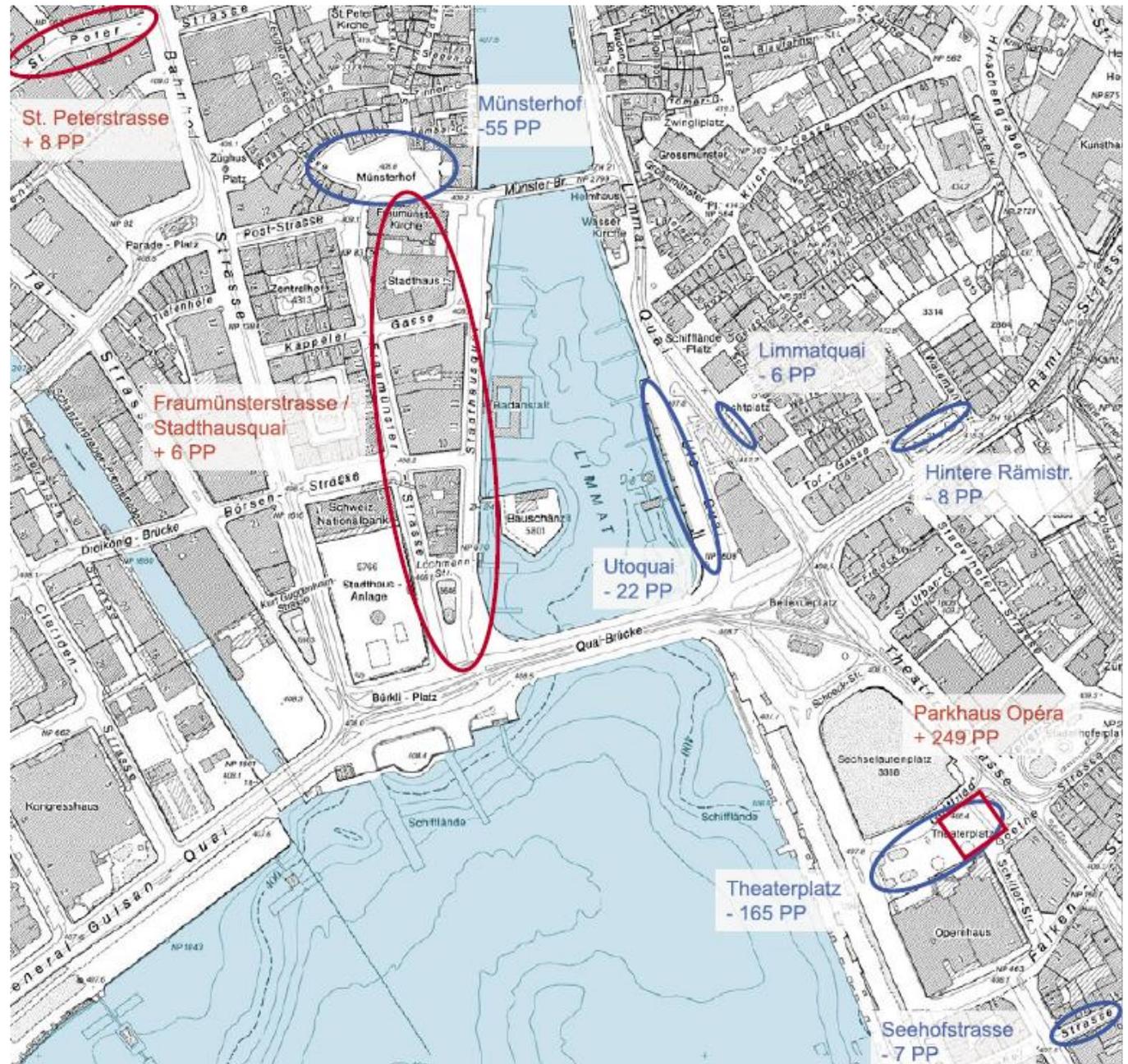
- Minimum 383 PP (D);
Angebot 168 PP
- 1340 Veloabstellplätze
- Vermietung nur an Personen ohne eigenes Auto
- ÖV-Anreize Angestellte
- Bezogen ab Oktober 2014



Innenstadt: «Historischer Kompromiss» zur Aufwertung der Strassenräume – bewährtes Vorbild

«Auf städtebaulich empfindlichen Plätzen und Strassen können die bestehenden oberirdischen allgemein zugänglichen Parkplätze aufgehoben und durch Parkhäuser oder unterirdische Parkieranlagen ersetzt werden. Die damit freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten bzw. in ein städtebauliches Konzept zu integrieren. In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten soll die Anzahl besucher- und kundenorientierter Parkplätze auf dem Stand von 1990 bleiben» (Politische Übereinkunft von 1996, gemäss kommunalem Verkehrsplan vom 8.02.2004, Teil Parkierung).

Innenstadt: Das Beispiel Parkhaus Opéra - Parkplatz- kompensa- tionskonzept



Innenstadt: Das Beispiel Parkhaus Opéra - Aufwertung Sechseläutenplatz



Theaterplatz, März 2009



Theaterplatz heute: Umgestaltung Platz, Verlegung der
Parkplätze ins Parkhaus Opéra

Innenstadt: Das Beispiel Parkhaus Opéra - autofreier Münsterhof



Münsterhof Aufwertung 2015



Wohnquartiere: Kompensation Blaue-Zone-Parkplätze – Privatparkplätze (Pilotprojekte)

Rund 34 000 Blaue-Zone-Parkplätze mit Anwohnerprivilegierung für Wohnliegenschaften ohne oder mit wenig eigenen Parkplätzen.

Gemäss § 242 ff PBG und der städtischen PPV werden bei Neu-/Umbauten Wohnparkplätze verlangt und erstellt.

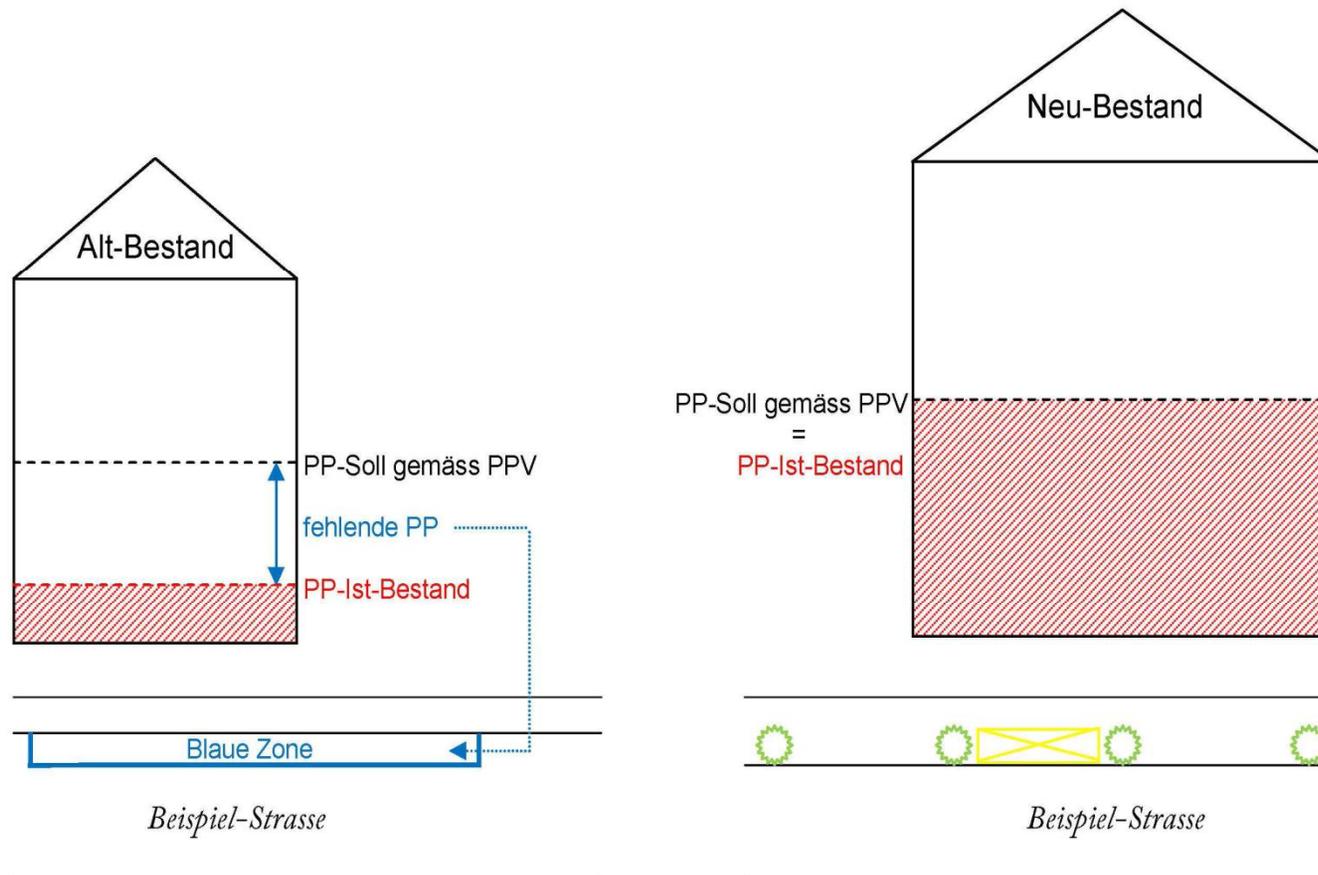
- Angebot an Wohnparkplätzen nimmt laufend zu und übersteigt Nachfrage
- V.a. Quartierstrassen bleiben trotz Parkplatzerstellungspflicht dominiert durch Blaue-Zone-Parkplätze



Wohnquartiere: Kompensation Blaue-Zone- Parkplätze - Privatparkplätze



Kompensationsmechanismus Blaue-Zone-Parkplätze – Privatparkplätze



Kompensation Blaue-Zone-Parkplätze: Pilotprojekte

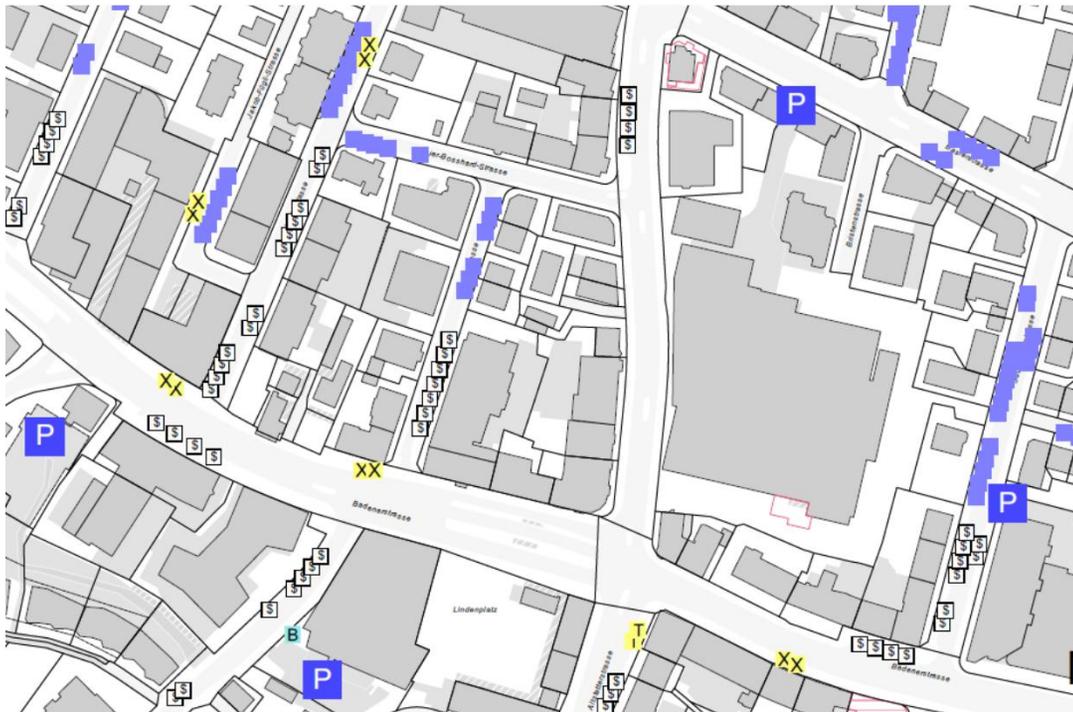
Pilotprojekt Tièchestrassen:

- Auslöser Ersatzneubau Wohnsiedlung
- Neubauten mit Pflichtparkplätzen machen Blaue-Zone-PP überflüssig
- Tièchestrassen = Hauptroute MP Velo
→ Aufhebung der rund 70 Blaue-Zone-PP und Markierung Velostreifen

Zur Zeit 15 Pilotprojekte mit insgesamt rund 600 blauen kompensatorisch aufheb- baren Parkplätzen. Ab 2018 definitiv?



Quartierzentren: PP-Konzentration in Quartierparkhäusern? Diskussion im Rahmen Revision komm. Richtplan (MIV/PP)



Beispiel Zentrum Altstetten:

Konzentration v.a. der weissen Strassenparkplätze in Parkhäusern mit zur Zeit insgesamt 374 öffentlich zugänglichen Abstellplätzen. Damit

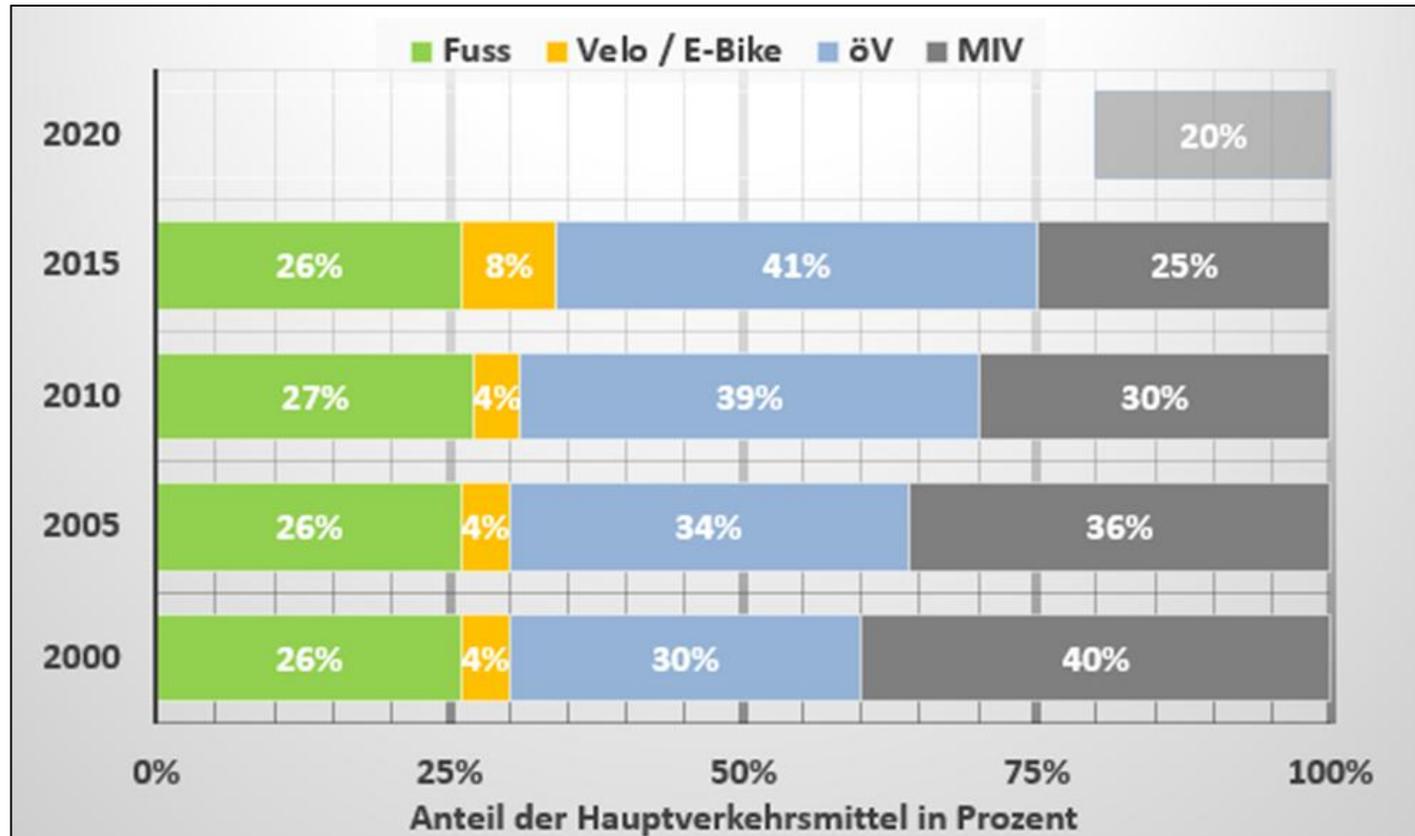
- Minimierung Suchverkehr
- Minimierung Immissionen

Gleichzeitig aufheben der weissen Strassenparkplätze im Umfeld zugunsten von grosszügigen FG-Flächen, Begrünung usw.

→ *Ergebnis:*

Für alle gut erreichbares, attraktiveres Quartierzentrum

Fazit: Entwicklungen Mobilität Zürich - Modal Split (Anteil Wege)



Ergebnisse:

- ⇒ Veränderung zugunsten ÖV
- ⇒ Fussanteil stagniert
- ⇒ Veloanteil nach Stagnation höher

Quelle: Mikrozensus

(Binnen-, Quell- und Zielverkehr,
alle Personen ab 6 Jahren)

**Ziel von 20% MIV-Anteil
erreichbar?**