

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 12. Dezember 2001

**1974. Interpellation von Luzi Rüegg und Jürg Casparis betreffend Zürich Nord, Planung von Parkplätzen.** Am 6. Juni 2001 reichten die Gemeinderäte Luzi Rüegg (SVP) und Jürg Casparis (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2001/314 ein:

In Zürich Nord wird in den nächsten Jahren viel gebaut. Es ist aber unklar, was der Stadtrat betreffend der neuen Parkplatzsituation in Zürich Nord plant.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie gross ist in Zürich Nord der effektive Parkplatzbedarf auf Grund der Neubauten?
2. Wie viele Parkplätze sind geplant?
3. Wie viele Parkplätze werden realisiert?
4. Plant der Stadtrat ein neues Parkplatz-Management?
5. Wenn ja, was beinhaltet das neue Parkplatz-Management (bitte detaillierte Angaben)?
6. Stimmt es, dass neu beschränkte Parkplatz-Zufahrten eingeführt werden?

Auf den im Einvernehmen mit dem Vorsteher des Hochbaudepartements gestellten Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Die Interpellanten gehen zu Recht davon aus, dass im Zentrum Zürich Nord in den nächsten Jahren viel gebaut wird. Die Behauptung, es sei unklar, was der Stadtrat in Bezug auf die Parkierung plane, trifft nicht zu und erstaunt umso mehr, als der Stadtrat in seiner Antwort auf die Schriftliche Anfrage Knauss/Spring vom 5. Juli 2000 sein Parkplatz- und Verkehrskonzept für Zürich Nord einlässlich dargelegt hat. Er wird die wesentlichen Punkte im Folgenden nochmals darlegen.

Zunächst dies: Selbstverständlich gelten für die Beurteilung der Fragen nach den notwendigen bzw. zulässigen Parkplätzen auch im Bereich Zürich Nord grundsätzlich die Parkplatzverordnung (in Berücksichtigung der Reduktionsstufen) und im Speziellen die Sonderbauvorschriften Zürich Nord. In Anbetracht der enormen Bautätigkeit in diesem Gebiet und des zu erwartenden Verkehrsaufkommens einerseits, des relativ knappen Parkplatzangebotes gemäss den geltenden Vorschriften andererseits hat der Stadtrat bekanntlich neue Ansätze für eine flexiblere Nutzung des Parkraums geprüft und mit dem so genannten Fahrtenmodell ein innovatives Instrument zur Bewältigung der speziellen Parkplatzprobleme gefunden. Er ist denn auch überzeugt, dass sich in Kombination von Parkplatzverordnung, Fahrtenmodell und Leitsystem dem öffentlichen Interesse (Luftreinhaltung) wie dem Interesse der Grundeigentümer optimal Rechnung tragen lässt.

**Zu den Fragen 1 und 2:** Wie gross in Zürich Nord der Parkplatzbedarf ist, lässt sich jeweils erst im Baubewilligungsverfahren und bei grösseren Bauvorhaben aufgrund eines Umweltverträglichkeitsberichtes exakt bestimmen, d.h. erst dann, wenn konkrete Projekte vorliegen und die baulichen Investitionen bekannt sind.

**Zu Frage 3:** Auch diese Frage ist aus den erwähnten Gründen (Projektabhängigkeit) nicht mit einer exakten Zahl zu beantworten. Hingegen kann für die einzelnen Gebiete im Vollausbau mit folgenden zulässigen Parkplatzzahlen gerechnet werden:

ZZN, erweitertes Teilgebiet D (Fahrtenmodell)	2000 PP
ZZN, übrige Gebiete (gem. Parkplatzverordnung)	2000 PP
Entwicklungsgebiet Leutschenbach (gem. Parkplatzverordnung)	8500 PP*
Messeparkhaus (realisiert)	1500 PP

\* unter Abzug der heute bestehenden, zugemieteten Parkplätze auf unüberbauten Flächen

Im Zentrum Zürich Nord wurden bisher rund 2100 Parkplätze bewilligt. Wie viele der zulässigen Parkplätze insgesamt realisiert werden, ist wie gesagt projektabhängig und daher nicht bezifferbar.

**Zu den Fragen 4 und 5:** Der Stadtrat plant kein neues «Parkplatzmanagement», er praktiziert es schon, wenn dieser Begriff überhaupt verwendet werden soll. Es geht um das bereits erwähnte Fahrtenmodell bzw. die Fahrtenkontingentierung. Dieses Instrument erlaubt es, in einem bestimmten Gebiet oder Teilgebiet im Einvernehmen mit den Investoren, aber auch im Interesse der Luftreinhaltung, der Stadtfunktionalität und der Erschliessungsqualität eine Mehrfachnutzung der Parkplätze zu erzielen. So wurde auch über ein Teilgebiet des ZZN über kontrollierte Parkfelder und Parkhäuser eine Fahrtenzahl erreicht, die den Grundeigentümern bei der Bewirtschaftung einen Spielraum und im Rahmen der zugestandenen Fahrtenzahl eine nutzungsunabhängige Bewirtschaftung ermöglicht.

Im erwähnten Teilgebiet D der Sonderbauvorschriften des ZZN sind etwa 2000 Parkplätze integriert. Das Fahrtenmodell wurde in einer Vereinbarung zwischen Stadt und Grundeigentümern festgeschrieben und ist Bestandteil der Baubewilligungen mit zugehörigem Umweltverträglichkeitsbericht. Ein Parkfeld kann aufgrund dieses Modells von unterschiedlichen Nutzern zu unterschiedlichen Zeiten belegt werden. Je nach Nutzung steht den Automobilisten eine bestimmte Anzahl Fahrten zur Verfügung. Die Fahrtenzahl wurde anhand der Anzahl Parkplätze und der dazugehörigen spezifischen Verkehrspotenziale (SVP) der einzelnen zugewiesenen Nutzungen ermittelt. Ein Wohnparkplatz verfügt über ein SVP von 2,5 Fahrten pro Tag, ein Büroplatz verursacht durchschnittlich 3,5 Fahrten, ein Laden-Besucherplatz deren 16 Fahrten. Das Total beläuft sich auf 9790 Fahrten pro Tag. Das errechnete Gesamtfahrtenaufkommen kann nur theoretisch unter den Nutzungen aufgeteilt werden. Die berechtigten Nutzer erhalten über so genannte mit Fahrten «aufgeladene» Badges den Zutritt zu den neun integrierten Parkhäusern. Freie Parkplätze werden über das Parkleitsystem angezeigt. Ein fest zugeordneter Parkplatz wird nur für die Wohnnutzung und einzelne Kadermitglieder gewährleistet. Auf der Basis einer halbjährlichen Messperiode werden die tatsächlichen Fahrten überprüft und dem bewilligten Fahrtenrahmen gegenübergestellt. Bei Überschreitung der pro Semester festgelegten Parkplatzzahl sind Massnahmen vorgesehen, die von der Bewirtschaftung der Parkplätze bis zu einem Parkplatzabbau reichen.

**Zu Frage 6:** Ziel der mehrfach erwähnten Fahrtenkontingentierung ist es erklärermassen nicht, einfach die Parkplatzzufahrten zu beschränken. Ziel ist es vielmehr, eine Mehrfachnutzung der Parkfelder, namentlich bei publikumsintensiven Objekten, zu gewähr-

leisten, ohne den Individualverkehr ungehemmt ansteigen zu lassen. Die neuen Massnahmen, die sich mit der Parkplatzverordnung vereinbaren lassen und auf der VSS-Norm SN 641 400 basieren, liegen somit im privaten wie im öffentlichen Interesse.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, die Vorstehenden des Finanz-, des Polizei-, des Gesundheits- und Umwelt-, des Tiefbau- und Entsorgungs-, des Hochbaudepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Fachstelle für Stadtentwicklung, die Stadtpolizei (Abteilung für Verkehr), den GZ, das Tiefbauamt (8), Grün Stadt Zürich, das Amt für Städtebau, das Amt für Baubewilligungen, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber