

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 153. Ratssitzung vom 10. Mai 2017

2895. 2016/249

Weisung vom 29.06.2016:

Amt für Städtebau, Sonderbauvorschriften Neu-Oerlikon, Teilrevision mit Umweltverträglichkeitsbericht, Zürich-Oerlikon, Kreis 11

Ausstand: Albert Leiser (FDP)

Antrag des Stadtrats

1. Die Revision der Sonderbauvorschriften Neu-Oerlikon, bestehend aus den Vorschriften, datiert 31. Mai 2016, wird festgesetzt.
2. Der Stadtrat wird ermächtigt, Änderungen der Sonderbauvorschriften Neu-Oerlikon in eigener Zuständigkeit vorzunehmen, sofern sich diese als Folge von Rechtsmittelentscheiden oder im Genehmigungsverfahren als notwendig erweisen. Solche Beschlüsse sind im Städtischen Amtsblatt und im Amtsblatt des Kantons Zürich sowie in der Amtlichen Sammlung zu veröffentlichen.
3. Von der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu den Sonderbauvorschriften Neu-Oerlikon und vom Bericht und Antrag der Umweltschutzfachstelle wird zustimmend Kenntnis genommen.
4. Vom Bericht über die nicht berücksichtigten Einwendungen wird zustimmend Kenntnis genommen.
5. Der Stadtrat setzt die Sonderbauvorschriften gemäss Ziff. 1 nach Rechtskraft der Genehmigung durch die zuständige Direktion und vorbehältlich allfälliger Rechtsmittel in Kraft.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit Änderungsanträge 1–2 zu Dispositivziffer 1 / Kommissionsmehrheit Schlussabstimmung:

Dr. Christoph Luchsinger (FDP): *In den 90er Jahren haben die Stadt und die Eigentümer von Industriegebieten in Neu-Oerlikon eine kooperative Planung durchgeführt. Das Hauptziel war die Öffnung der bis dahin geschlossenen Industrieareale, damit ein neues, lebendiges, urbanes und durchmisches Quartier mit hoher Lebensqualität entstehen konnte. 1998 hat der Gemeinderat Sonderbauvorschriften für das Gebiet beschlossen. Mit dieser Teilrevision soll die Möglichkeit eines Fahrtenmodells für einen Teil des Gebiets mit Sonderbauvorschriften festgesetzt werden. Mit der Einführung des Fahrtenmodells in den Sonderbauvorschriften kann das bisherige mit Auflagen bewilligte Fahrtenmodell abgelöst werden. Gleichzeitig werden die Bestimmungen aktualisiert und die Übergangsbestimmungen angepasst. Dies ist unbestritten. Der Streitpunkt ist das Fahrtenmodell. Ich erwarte keine Begeisterung für das Modell, aber für diesen Ort ist dieses*

Modell das am wenigsten schlimme Modell. Ich möchte nun einen kurzen Exkurs zu den Emissionen und Immissionen machen. Sie kennen alle die Abgasvorschriften für Automobile. Dabei handelt es sich um sinnvollen, technischen Umweltschutz. Ohne grosse Kosten und ohne Freiheitseinschränkung bringen diese Vorschriften einen grossen Fortschritt im Umweltschutz. Wenn ein Auto alleine herumfahren würde, wären die Abgasvorschriften kaum notwendig. Wenn sehr viele Autos herumfahren, wird dies zum Problem. Hier gibt es zwei Seiten, nämlich Emissionen und Immissionen. Mit Abgasvorschriften für Autos kann man zwar die Emissionen für einzelne Fahrzeuge reduzieren, aber das Auftreten vieler Autos führt dazu, dass die Immissionen für die Bevölkerung zu einem Problem werden. Die Bundesgesetzgebung hat dies berücksichtigt, indem nicht nur Emissionsgrenzwerte pro Verursacher, sondern auch Immissionsgrenzwerte festgelegt wurden. Im vorliegenden Projekt kommen neben den Grenzwerten für die Luftbelastung auch Lärmemissionen hinzu. Das eidgenössische Umweltschutzgesetz gilt auch für die Stadt. Als Massnahme zur Einhaltung des Umweltschutzgesetzes haben wir im Bereich Lufthygiene die Parkplatzverordnung. Dieses Regime kann liberaler gehandhabt werden, wenn sich Grundeigentümer mit der Stadt auf Regeln einigen können, welche die eidgenössischen Vorschriften genauso oder gar besser erfüllen. Dies ermöglicht massgeschneiderte Lösungen für spezielle Zonen. Gemäss der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung werden die ökologischen Anforderungen bezüglich Lufthygiene und Lärm klar erfüllt. Mit dem Fahrtenmodell soll das Verkehrsaufkommen nicht über Parkplätze, sondern über zugewiesene Fahrten geregelt werden. Es gibt einen Plafond für mögliche Fahrten. Die Parkieranlagen sollen flexibel bewirtschaftet werden. Das Fahrtenmodell erlaubt im Gegensatz zur Parkplatzverordnung eine nutzungsunabhängige Belegung der Abstellplätze. Gleichzeitig wird ein Controlling mit Sanktionen bei Übertretungen eingeführt. In der Kommission wurde die konkrete Ausgestaltung des Fahrtenmodells kontrovers diskutiert. Ich möchte das Fahrtenmodell kurz erklären. Ich lege Wert auf die Feststellung, dass das Modell nicht von mir stammt. Fahrtenmodelle werden bereits am Hönningerberg und im Sihcity angewandt. Wir haben im Fahrtenmodell zwei Arten von Plafonds. Die absolute Fahrtenbegrenzung bezieht sich auf den Umweltplafond. Wenn dieser Plafond eingehalten wird, ist gewährleistet, dass wir umweltrechtliche Vorgaben berücksichtigen. Der zweite Plafond bezieht sich auf die nutzbare Fahrtenzahl. Dieser Plafond errechnet sich aus der Anzahl an Abstellplätzen, die mit dem zugehörigen, spezifischen Verkehrspotential und mit den für die Nutzung massgeblichen Betriebstagen multipliziert werden. Wenn Sie einen Parkplatz für einfaches Wohnen haben, erwartet man durchschnittlich 2,5 Bewegungen pro Tag. Bei einem Parkplatz für ein Restaurant erwartet man durchschnittlich 8 Bewegungen pro Tag. Bei einem Parkplatz bei einem Geschäft mit mehr als 2000 Quadratmetern Fläche erwartet man durchschnittlich 18 Bewegungen pro Tag. Die nutzbare Fahrtenzahl ist eine Steuerungsgrösse, die man fortlaufend erheben muss. Der Umweltplafond darf nicht überschritten werden. Die Anzahl Fahrten ist für die effektiven Auswirkungen auf die Umwelt relevanter als die Anzahl Parkplätze. Deshalb ist das Modell sinnvoll. Für die Einhaltung der Fahrtenanzahl ist eine nicht-gewinnorientierte Gesellschaft, die Parking Neu-Oerlikon AG zuständig. Diese Gesellschaft vermietet Fahrtenberechtigungen und sie kontrolliert die Einhaltung der Anzahl Fahrten. Der Gewerbeverein Oerlikon hat sich klar für dieses Modell ausgesprochen. Bei einer Abschaffung des Fahrtenmodells wäre Neu-Oerlikon als Retail-Standort gefährdet. Das Fahrtenmodell ermöglicht eine flexible Lösung für den Bedarf des Ge-

werbes an Parkiermöglichkeiten. Das Gewerbe hat eigene Bedürfnisse hinsichtlich der Parkiermöglichkeiten. Ich möchte anmerken, dass bereits mehrjährige Erfahrungen mit dem Fahrtenmodell vorliegen. Positiv ist auch der Beitrag zur Lebensqualität im Quartier und der Schutz der Quartierbevölkerung vor übermässigen Belastungen. Einige Anwohner befürchten, dass die eigene Automobilität zugunsten des Einkaufsverkehrs eingeschränkt wird. Es gibt zwei Änderungsanträge zur Dispositivziffer 1. Die Grünen lehnen das Fahrtenmodell ganz ab. Die AL und die CVP wollen für Anwohnerinnen und Anwohner mit Parkiererlaubnis eine uneingeschränkte Fahrtenzahl. Der Antrag der Minderheit 2 steht in Widerspruch zur Konstruktion des Modells. Wenn eine Teilgruppe uneingeschränkte Fahrten zugesprochen bekommt, dann kann die Gesamtzahl an Fahrten nicht mehr sinnvoll unter Kontrolle gehalten werden. Die FDP lehnt die Änderungsanträge ab und stimmt der Vorlage unverändert zu.

Minderheit 1 Änderungsanträge 1–2 zu Dispositivziffer 1 / Kommissionsminderheit
Schlussabstimmung:

Markus Knauss (Grüne): Ich habe mir die Protokolle der Sitzungen durchgelesen und mich daran erinnert, wie die Emotionen in der Debatte hochgekocht sind. Mit diesem Modell wird niemand glücklich. Dr. Christoph Luchsinger (FDP) sagte, es handle sich um das am wenigsten schlimme Modell. Es wurde in der Kommission gesagt, dass Elektrofahrzeuge vom System ausgenommen werden müssten. Die FDP und CVP haben sich daran gestört, dass auch Menschen mit Behinderungen Fahrten kaufen müssen. Die CVP empfindet die Beschränkung von Fahrten für Gewerbetreibende als Bestrafung, die AL will die Wohnungsmietenden vom Modell ausnehmen und die SVP will nicht zur Kenntnis nehmen, dass Parkplätze Geld kosten. Der Gemeinderat wird es schaffen, dass das Fahrtenmodell heute eine Mehrheit findet. Es wird eine hitzige Diskussion geben. Alle Rednerinnen und Redner werden ausführen und darlegen, warum sie trotzdem für das Modell sind. Wenn Sie das Modell nicht gut finden oder nicht verstehen, dürfen Sie es auch ablehnen. Wir Grünen lehnen das Fahrtenmodell ab. Dr. Christoph Luchsinger (FDP) hat erläutert, wie das Fahrtenmodell berechnet wird. Die Parkplatzverordnung ist die Hardware und das Fahrtenmodell soll als Software eingeführt werden. Die Parkplatzverordnung wird hier aufgehoben. Gegen die Flexibilisierung könnte man nichts anwenden, wenn man die Anzahl Parkplätze reduzieren würde. Dies wird zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens führen. Die Städteinitiative fordert eine Reduzierung des Autoverkehrs um ein Drittel. Mit der Abschaffung des Fahrtenmodells gäbe es die Möglichkeit, das Verkehrsaufkommen in der Stadt zu reduzieren. Ich kann dies sehr gut am Center Eleven in Oerlikon illustrieren. Das Center Eleven ist ein grosser Gebäudekomplex. Im Erdgeschoss gibt es ein Einkaufszentrum und oben gibt es 86 Wohnungen. Die Wohnungen wurden 2001 damit beworben, dass Wohnen auch ohne Auto möglich sei. Dennoch wurden für die Wohnungen 86 Parkplätze erstellt. Die Leute, die dort wohnen, haben grösstenteils kein Auto, aber ein hohes Verkehrsaufkommen. Das Einkaufszentrum hätte eigentlich nur 40 Parkplätze zugute. Tatsächlich kann es aber über 430 Parkplätze verfügen. Das Fahrtenmodell macht dies möglich. Alle Leute, die unseren Parolen glauben, leiden unter genau dieser Schadstoffbelastung. Dr. Christoph Luchsinger (FDP) sagte, dass die Umweltgrenzwerte eingehalten werden. Die Emissionsgrenzwerte werden an der Binzmühlestrasse meist überschritten. Der Stadtrat ist aufgefordert

flächendeckend Lärmschutz zu realisieren. Natürlich liegt auch die Luftschadstoffbelastung über den Grenzwerten. Wir müssen jede Möglichkeit nutzen, um den Autoverkehr zu reduzieren. 50 % der Fahrten im Fahrtenmodell dienen der Kurzzeitparkierung. Das Gebiet um den Bahnhof Oerlikon ist eines der am Besten mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebiete. Auf das Verkehrsaufkommen hat dies überhaupt keinen Einfluss. Deswegen sind die Parkhäuser eigentlich öffentlich. Wenn Parkhäuser so betrieben werden, müssten sie eigentlich im kommunalen Richtplan eingetragen sein. Diese Voraussetzung ist nicht erfüllt. In der Kommissionsberatung sagte uns die Verwaltung, dass das Fahrtenmodell gegenüber der traditionellen Parkplatzverordnung eine Privilegierung der Grundeigentümer darstelle. Meines Erachtens gleicht das Fahrtenmodell einem Missbrauch der Parkplatzverordnung. Wenn Sie die Städteinitiative umsetzen wollen, dann müssen Sie das Fahrtenmodell ablehnen.

Minderheit 2 Änderungsanträge 1–2 zu Dispositivziffer 1:

Andrea Leitner Verhoeven (AL): *In der Vergangenheit hat der Gemeinderat wiederholt über das Fahrtenmodell abgestimmt. Das Fahrtenmodell wurde manchmal nicht implementiert. Es wurde in denjenigen Fällen nicht implementiert, in denen man entscheiden konnte, ob es neu eingeführt werden soll. Im Fall Neu-Oerlikon ist das Fahrtenmodell seit 2003 in Betrieb. Bislang fehlt eine rechtliche Grundlage. Über diese diskutieren wir heute. Grundsätzlich ist es so, dass das Fahrtenmodell seit Jahren praktiziert wird. Es gab Anpassungen, die Betriebsgesellschaft hat uns versichert, dass sie nicht profitorientiert arbeitet. Kämen wir dem Wunsch der Grünen entgegen, käme die Parkplatzverordnung zum Zug. Dies hätte weitere oberirdische Parkplätze zur Folge. Es gäbe aber nicht weniger Fahrten. Es lassen sich einige Knackpunkte erwähnen. In der Stadt gibt es immer weniger Privatfahrzeuge. Die sich daraus ergebende Zahl an freien Fahrten kann von anderen Parteien genutzt werden. Wenn man ökologisch bewusst an das Thema herangehen will, kann dies nicht sinnvoll sein. Wenn weniger Leute Auto fahren, braucht es weniger Fahrten und Parkplätze. Der vom Bund vorgegebene Umweltplafond ist zu starr. Für uns ist die Mischnutzung etwas heikel. Das Bussensystem schmerzt Einzelpersonen mehr als grosse Geschäfte. Es gab Fälle, in denen sich Privatmieter von den grossen Geschäften eingeschränkt gefühlt haben. Das Fahrtenmodell ist für die Kontrolle von Einzelpersonen nicht geeignet, weil es die Makroebene bedient und Mikroorganismen nicht gerecht werden kann. Wir haben für die Privatmietenden eine Sonderklausel gefordert, um sie aus dem strengen Regime zu entbinden. Dies schadet den Grossen nicht. Wir sind der Überzeugung, dass die private Anwohnerschaft das kleinste Übel darstellt. Trotzdem kann diese Gruppe durch das Fahrtenmodell am einfachsten gemassregelt werden. Wer grundsätzlich findet, dass Verhaltensänderungen im Kleinen anfangen, kann gegen unseren Antrag sein. Eigentlich müssten die grossen Geschäfte die Konsequenzen tragen. Unser Antrag soll den Umweltplafond nicht attackieren. Die Stadt muss sich überlegen, wie die spezifischen Verkehrspotentiale gesenkt werden können. Wir stimmen den Sonderbauvorschriften mit dem Fahrtenmodell zu.*

Weitere Wortmeldungen:

Christoph Marty (SVP): *Normalerweise äussern wir uns bei Enthaltungen nicht, aber*

hier muss die SVP ihre Haltung zu diesem üblen Spiel darlegen. Es ist nicht tragbar, dass planwirtschaftliche Lenkungs- und Erziehungsinstrumente üblich werden. Das Modell bevorzugt gewisse Nutzungsinteressen sehr stark. Wohnungsmieter, Bewohner einer Seniorenresidenz und deren Personal sowie Geschäfte mit einem Auslieferungsdienst, wie zum Beispiel Essenskurier werden stark benachteiligt. Die Fahrtenzahlen sind auf rund 1,5 Fahrten pro Tag beschränkt. Dies ist nicht tragbar, da man bei einer Ausfahrt pro Tag auch eine Einfahrt pro Tag berücksichtigen muss. Dies würde zwei Fahrten pro Tag generieren. Wir wollten den Antrag der AL bereits in der Kommission stellen, haben ihn aber zurückgezogen. Uns wurde gesagt, das System sei andernfalls nicht umsetzbar. Die Verwaltung hat uns auch weitere haltlose Erklärungen präsentiert. Unserer Ansicht nach ist es nicht tragbar, dass ein Wohnungsmieter für einen Parkplatz bis zu 360 Franken pro Monat zahlen muss und dieser Tarif als ortsüblich präsentiert wird. Dabei handelt es sich um Mietwucher. Dies wird von der SVP nicht unterstützt. Wir haben unsere ordnungspolitischen Grundsätze. Wir haben uns zur Enthaltung entschieden, damit die Geschäfte nicht leiden und weiterexistieren können. Uns würde interessieren, was passieren würde, wenn ein solches planwirtschaftliches Bürokratiemonster abgelehnt würde. Es handelt sich erst um das zweite Fahrtenmodell auf Stadtgebiet. Im Originaltext der Weisung steht, dass insbesondere das Fahrtenmodell einer gesetzlichen Grundlage bedürfe. Die Entscheide der Parteien sind für uns nicht nachvollziehbar. Die Folge dieser Reglementierungen ist ein massiver Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit und in die Freiheit der Einzelnen. Der Umstand, dass die FDP ein solches Modell als Erfolg bezeichnet, spricht für sich. Unsere Partei müsste diesem Modell eigentlich eine klare Absage erteilen. Aus den vorgängig beschriebenen Gründen enthalten wir uns. Unsere Kommissionsmitglieder hätten am liebsten den Antrag der AL unterstützt. Wir leben in einer Stadt. Da gibt es auch Autos.

Reto Vogelbacher (CVP): *Die CVP schliesst sich der Minderheit 2 an und wird sich zur Gesamtvorlage enthalten, wenn der Antrag der Minderheit 2 nicht angenommen wird. Die Sonderbauvorschriften Neu-Oerlikon sind ein Eingriff in die Rechte der Gewerbetreibenden und Wohnungsmietenden. Es gibt Gewerbetreibende und Wohnungsmietende, die auf ein Auto angewiesen sind. Diese Vorlage erinnert an die nordkoreanische Planwirtschaft. Durch das Fahrtenmodell wird versucht, Emissionen zu verhindern. Es geht auch um entsprechende Luftreinheit- und Lärmschutzvorschriften. Das Modell bedeutet eine wesentliche Einschränkung der Mobilität. Ein Wohnungsmieter mietet dort zum Beispiel eine Wohnung und einen Parkplatz. Somit darf er 1,3 Fahrten pro Tag generieren. Übersteigt er diese Vorgabe, zahlt er eine Busse. Wenn jemand invalid ist und auf mehr Fahrten angewiesen ist, ist dies nicht geregelt. Umweltfreundliche Elektro- oder Wasserstofffahrzeuge sind nicht von dieser Vorgabe ausgenommen. Bei diesen Fahrzeugen sind Luftreinhalte- und Lärmschutzvorschriften kein Thema. Die FDP stellt sich leider auf den Standpunkt, dass die Grossen Anrecht auf die Parkplätze haben müssen und viele Fahrten generieren. Die Kleinen sind einem restriktiven Regime unterworfen. Die FDP sagt, das sei marktwirtschaftlich. Das Fahrtenmodell ist ein Bürokratiemonster. Ich bedaure, dass die FDP keine liberale Haltung vertritt.*

Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP): *Ich möchte erst auf die Aussage von Markus Knauss (Grüne) eingehen, derzufolge alle das Fahrtenmodell kritisieren und schlussend-*

lich doch annehmen werden. Wir Grünliberalen haben einen anderen Blickwinkel auf die Weisung. Das Fahrtenmodell hat sich seit 2003 eingespielt und es wird nicht aus dem Quartier heraus bekämpft. Wir lehnen das Fahrtenmodell nicht grundsätzlich ab. Für uns zeigt das vorliegende Fahrtenmodell auf, dass die Parkplatzbewirtschaftung umweltverträglich realisierbar ist. Es erlaubt die Bewirtschaftung für eine reduzierte Anzahl Parkplätze, so dass weniger Fahrten generiert werden. Dies bedeutet auch weniger Luft- und Lärmbelastung für das Quartier. In diesem Sinn spricht unseres Erachtens nichts dagegen, die Parkplätze nutzungsunabhängig und somit optimiert zu nutzen. Dies ist aus städtebaulicher Sicht sinnvoll. Es ist nicht erkennbar, welcher ökologische Mehrwert aus dem Antrag der Grünen zu gewinnen ist. Das starre Modell der Parkplatzverordnung ist nicht zielführend. Es ist zu vermuten, dass die Grünen darauf hoffen, dass das Quartier durch eine Attraktivitätsminderung, die mit der Einführung der Parkplatzverordnung erfolgen würde, weniger Verkehr generieren würde. In dieser Frage teilen wir die Ansicht der FDP. Durch die Detailhändler haben sich andere Kleinbetriebe angesiedelt, die das Quartier beleben. Wir lehnen den Antrag ab und unterstützen ein umweltverträgliches Fahrtenmodell. Der Antrag der AL hinterlässt uns ratlos. Die AL untergräbt die Umweltvorgaben. Es ist nicht nachvollziehbar, wie eine Berechnung, die einen Nutzer nicht berücksichtigt, das Hauptziel erreichen soll. Wir fragen uns, weshalb nur die Mieter eine Bevorzugung geniessen sollen.

Stefan Urech (SVP): Als ich im Gymnasium war, sollte ich viele Bücher lesen. Teils habe ich mir auch nur Zusammenfassungen angeschaut. Ich vermute, dass Dr. Christoph Luchsinger (FDP) die Vorlage nicht verstanden hat. Ich kann mich noch gut an 1984 von George Orwell erinnern. Wir müssen uns in Oerlikon ein- und ausbadgen, wenn wir in Oerlikon das Auto nutzen. Die Stadt zählt, wie viele Fahrten pro Tag generiert werden dürfen. Wie soll es mit dieser Gesinnungsdiktatur weitergehen? Es entwickelt sich ein Überwachungsstaat. Wenn an einer Schulmauer eine Kamera installiert werden soll, wird dies mit der Begründung abgelehnt, man wolle keinen Überwachungsstaat. Bei dieser Vorlage ist der Überwachungsstaat jedoch offenbar erwünscht. Ich muss mich Reto Vogelbacher (CVP) anschliessen. Es ist nicht nachvollziehbar, wie man einer Weisung zustimmen kann, die ausdrücklich die Leute erziehen will. Es geht nicht nur um ein Überwachungssystem, sondern um eine Gesinnungsdiktatur. Der Bahnlärm ist in die Berechnung nicht einbezogen, obwohl er enorm ist. In dieser Vorlage geht es überhaupt nicht um Lärmemissionen, sondern nur darum, den motorisierten Individualverkehr einzuschränken. Was passiert, wenn ein Kurier einen Lieferdienst dort stationieren will? In der Kommission wurde gesagt, dass er dies nicht dort tun sollte? Was passiert, wenn ein Gehbehinderter das Auto häufiger braucht? Das System ist makaber.

Dr. Mathias Egloff (SP): Ich möchte darlegen, was die dem Fahrtenmodell zugrundeliegende Idee ist. Das Modell wurde ursprünglich für den Höggerberg entwickelt, weil die ETH das Geld nicht für unterirdische Parkplätze ausgeben wollte. Deshalb wurde ein Vorschlag entwickelt, demzufolge keine Parkplätze, sondern Fahrten gezählt werden. Im Fahrtenmodell wird für ein bestimmtes Gebiet eine Maximalzahl an Fahrten festgelegt. Die AL fordert, die Anzahl Fahrten für Private nicht zu begrenzen. Wenn dies jemand zahlen kann, dann kann er bereits jetzt unbegrenzt Fahrten generieren. Das ist Marktwirtschaft. Es gibt eine Höchstzahl an Fahrten, die unbedingt eingehalten werden muss.

Jede Fahrt produziert Lärm, den Vorgaben der Lärmschutzverordnung darf nicht zuwidergehandelt werden. Fahrzeuge stehen in der Stadt rund 23 Stunden täglich auf einem Parkplatz. Es handelt sich um eine Land- und Geldverschwendung. Mit dem Fahrtenmodell können Parkplätze viel effizienter genutzt werden. Die Allgemeinheit profitiert davon. Einige sagen, dass dort zum Beispiel ein Pizzaservice nicht existieren kann. Das ist zutreffend. An der Bahnhofstrasse kann man auch keinen Pizzaservice gewinnbringend betreiben.

Patrick Hadi Huber (SP): Bei der Organisation, welche die Mietpreise festlegt, handelt es sich um eine private Betreuungsgesellschaft. Die SP wird der Weisung unverändert zustimmen. Es ist richtig, dass Parkplätze flexibel genutzt werden können. Dies führt zu einer effizienteren Nutzung. Die Weichen für das Fahrtenmodell wurden bereits mit dem Bauentscheid 2003 gestellt. Das Gebiet hat sich unter den Bedingungen des Fahrtenmodells entwickelt. Es ist ein dichter, urbaner Raum entstanden. Wenn wir in Neu-Oerlikon anfangen, das spezifische Verkehrspotential anzupassen, indem wir einzelne Fahrten privilegieren oder indem wir das Fahrtenmodell abschaffen, hätte dies grosse Umwälzungen im Quartier zur Folge. In diesem Fall hätte die Gebietsentwicklung 1998 anders aufgegleist werden müssen. Wir werden den Antrag der Grünen deshalb ablehnen. Angesichts des bestehenden Nutzungsmixes sieht die SP keinen Grund für Veränderungen. Solange der Umweltplafond und die Anzahl erlaubter Fahrten eingehalten werden, ist auch eine intensivere Fahrtennutzung möglich. Der Antrag der AL ist auf den ersten Blick sympathisch, er privilegiert jedoch die Wohnnutzung. Es könnte dadurch auch ein Parkkartenhandel gefördert werden.

Dr. Christoph Luchsinger (FDP): Ich möchte auf zwei Details eingehen. Die Betreibergesellschaft hat gesagt, Invalide, die auf mehr Fahrten angewiesen sind, könnten mit ihr reden. Elektro- und Wasserstofffahrzeuge verursachen ebenfalls Lärm. Die Eigentümerschaft wird nicht zur Anwendung des Fahrtenmodells gezwungen. Wenn sich Grundeigentümer einigen, können sie das Fahrtenmodell anwenden. Dieses Modell ermöglicht eine grössere Flexibilität. Nun möchte ich auf die Angriffe gegen die FDP eingehen. Die CVP macht eigentlich einen Angriff auf die Eigentumsfreiheit. Ich weiss nicht, wo die Leute arbeiten, die uns Planwirtschaft vorwerfen. Der Begriff der Planwirtschaft ist undifferenziert. In allen Firmen wird geplant. Schlimm und entscheidend ist, wenn es sich um eine Zentralplanwirtschaft handelt. Wenn diese Begriffsdifferenzierung nicht vollzogen wird, werden Fehlschlüsse gezogen.

Derek Richter (SVP): Stadtrat Filippo Leutenegger hat anlässlich der Eröffnung des Bahnhofs Oerlikon gesagt, das Gebiet sei früher die verbotene Stadt gewesen. Er hätte durchaus auch die Gegenwartsform verwenden können. Das, was wir mit diesem Fahrtenmodell erleben, ist staatliche Umerziehung und erinnert tatsächlich an 1984 von Orwell. Es gibt leider einen Bundesgerichtsentscheid, der das Fahrtenmodell legitimiert. Ob das Fahrtenmodell dem Recht auf Eigentum und dem Verbot von Wegzoll entspricht, wage ich zu bezweifeln. Stellen Sie sich vor, dass sie über 300 Franken Miete für einen Parkplatz zahlen. Sie müssen einen Antrag stellen, um ihr Eigentum aus dem Parkplatz herauszufahren, andernfalls zahlen Sie 10 Franken Busse. Im Sihlcity und an der ETH Höggerberg haben wir die Büchse der Pandora geöffnet. Die AL sprach beim Sihlcity

von einem Erfolgsmodell. Es fand eine Gentrifizierung statt. Der Gewerbeverband Oerlikon findet das Modell gut und schliesst sich der Position des VCS an. Langfristig schadet das Modell dem Gewerbe. Die Berechnung der Lärmgrenzen ist willkürlich. Normale Autos und Elektroautos werden nicht differenziert. Die beiden Autotypen sind unterschiedlich hinsichtlich Lärmentwicklung. Flugzeuge und öffentliche Verkehrsmittel werden für die Lärmmessung nicht berücksichtigt. Das ist nicht tragbar.

Sven Sobernheim (GLP): Das Gebiet liegt in Oerlikon. Wir haben ein funktionierendes System. Die Grundeigentümer machen freiwillig mit. Bevor die Weisung in den Gemeinderat kam, wusste ich nicht, dass das System existiert, obwohl ich in der Nähe wohne. Dies beweist, dass das System funktioniert. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Grünen eine Umsetzung der Parkplatzverordnung fordern. Das Fahrtenmodell funktioniert. Wir können uns den Platz für weitere Parkplätze sparen. Ich kaufe dort häufig ein. Ich erkenne dort kein Problem. Die Mieter leisten sich die Wohnungen freiwillig. Die Leute nutzen das Modell freiwillig. Wenn Sie das Fahrtenmodell anpassen wollen, ist es fragwürdig, ob es den Leuten und Betrieben dort recht gemacht wird. Wir haben eine gute Infrastruktur, die genutzt wird.

Walter Angst (AL): Als das Fahrtenmodell diskutiert wurde, wurde es skeptisch betrachtet. Man fragte sich, ob das Modell für die Situation angemessen ist. Es wurde gesagt, es würde nach einigen Jahren geschaut, ob das Modell weitergeführt werden soll. Die Diskussion ist chaotisch. Die FDP will dem Anbieter das Geschäftsmodell sichern, die SP muss sagen, dass das Modell gut geplant wurde. Die politischen Ziele, also die Reduzierung des Verkehrsaufkommens, können mit dem Fahrtenmodell nicht erreicht werden. Ein Parkplatz wird dann gebaut, wenn er rentabel ist. Rentabel ist das Modell für den Coop und nicht für den Pizzakurier. Die Mieter spielen eine Rolle. Wenn ein Parkplatz gebaut und kostendeckend vermietet werden muss, dann kostet das Geld. Wenn der Mieter sein Fahrzeug braucht, dann muss er dafür zusätzlich zahlen, weil ein Teil seiner Fahrten an den Coop verkauft wurde. Das Modell ist für diese Situation nicht angemessen. Ich schliesse mich in dieser Frage den Grünen an. Ich hoffe, dem Stadtrat ist klar, dass es künftig keine Kombination von Einkaufsnutzung und Wohnen mit Fahrtenmodell geben wird.

Markus Knauss (Grüne): Es ist nicht so, dass die ETH keine Parkplätze bauen will. Die Geschichte des Fahrtenmodells Höggerberg ist eine andere. Damals hatte es am Höggerberg zu viele Parkplätze. Die Leitung der ETH hat sich gegen den Abbau von Parkplätzen gewehrt, deshalb wurde das Fahrtenmodell entwickelt. Es handelt sich beim Fahrtenmodell um einen ökologischen Mehrwert. Die Befürchtung, dass es mit der Parkplatzverordnung mehr Parkplätze gäbe, ist nicht haltbar. Die Fronten sind klar. Die SP und die GLP glauben an die Steuerungsmöglichkeiten durch das Fahrtenmodell. Würde die Anzahl Parkplätze reduziert, dann fände ich diese Haltung nachvollziehbar. Dies ist jedoch nicht erfolgt. Es wurde von Bürokratiemonstern, nordkoreanischer Planwirtschaft und Gesinnungsdiktatur gesprochen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb diese starken Worte lediglich zu einer Enthaltung führen. Walter Angst (AL) hat das politische Fazit vorweggenommen. Das Fahrtenmodell ist nach dieser Debatte politisch tot.

Roger Liebi (SVP): Sven Sobernheim (GLP) konzentriert sich viel zu stark auf das Quartier. Es geht um ein Fahrtenmodell, das eine gewisse Wirkung haben könnte. Es geht nicht nur um das Quartier. Sie sagen, dass jeder frei entscheiden kann, wo er wohnen möchte. In der Stadt gibt es autofreie Modelle, es gibt Fahrtenmodelle, wir haben raucherfreie Modelle. Der Mensch, der seinen Lebensstil frei wählen will, zahlt für seine Wohnung ein Vielfaches an Miete. Dieser Ansatz verteuert für viele Leute das Leben. Sie greifen somit in die Individualität massiv ein. Sie wollen die Leute umerziehen. Markus Knauss (Grüne) sagte, wir seien in unserer Haltung nicht konsistent. In dieser Stadt gibt es keine Möglichkeiten, etwas normal zu bauen. Entweder entscheidet man sich für die Parkplatzverordnung oder das Fahrtenmodell. Wenn man für das Gewerbe einsteht, kann man diese Vorlage nicht ablehnen. Die Strategie der Grünen hat eine erpresserische Wirkung. Der Umstand, dass Sie eine Busse zahlen müssen, wenn Sie zu viele Fahrten nutzen, ist unglaublich. Dies muss uns zu denken geben. Sie wollen die Menschen umerziehen. Gestern war ich an einer Kommissionssitzung im Stadthaus. Ich habe noch nie so viele leere Parkplätze wie gestern vor dem Stadthaus gesehen. Die Umsatzzahlen gehen zurück. Sie müssen aufzeigen, was die Konsequenzen für die Geschäfte sind, wenn der motorisierte Individualverkehr zurückgeht. Es wird eine Studie zum Sterben der Geschäfte vorbereitet. Diese Studie ist unnötig. Diese Umerziehungsmentalität ist unglaublich.

Severin Pflüger (FDP): Das Grundproblem ist die Parkplatzverordnung. Mit der Parkplatzverordnung haben wir dafür gesorgt, dass wir gewisse Bauten nicht bedarfsgerecht mit Parkplätzen versorgen können. Wir haben die Parkplatzverordnung damals bekämpft. Wir wissen, dass die Parkplatzverordnung falsch ist. Das Center Eleven zeigt, dass die Parkplatzverordnung falsch ist. Ich freue mich, wenn Sie über grundsätzliche Fragen streiten. Wir sollten die Parkplatzverordnung bekämpfen und zeigen, dass die Krücken wie zum Beispiel das vorliegende Fahrtenmodell zumindest einen Ausweg in die richtige Richtung weisen.

Reto Vogelbacher (CVP): Dr. Mathias Egloff (SP) sagte, das Auto würde 23 Stunden pro Tag auf dem Parkplatz stehen. Das ist zutreffend, weil man nur 1,3 Fahrten pro Tag zugute hat. Ich möchte nur auf das Votum von Dr. Christoph Luchsinger (FDP) eingehen. Die Behauptung, dass Elektro- und Wasserstofffahrzeuge gleich laut wie Diesel- oder Benzinfahrzeuge seien, ist falsch. Kalifornien hat bereits die Regelung eingeführt, dass Elektrofahrzeuge künstlichen Lärm erzeugen müssen. In der EU wird auch eine entsprechende Vorschrift geplant. Die Grünen warfen uns vor, wir könnten uns nicht entscheiden. Die Stimmenthaltung ist die einzige Lösung.

Stefan Urech (SVP): Ich möchte auf die Lehrstunde von Dr. Christoph Luchsinger (FDP) eingehen. Uns wurde vorgeworfen, wir wüssten nicht, was Planwirtschaft ist. Planwirtschaft ist für mich eine Wirtschaft, in welcher mir der Staat vorschreibt, wie viel ich konsumieren darf. Wenn mir der Staat vorschreibt, wie viele Fahrten in einem Quartier generiert werden dürfen, dann handelt es sich um Planwirtschaft. Ich verstehe nicht, was daran eigentümerfeindlich sein soll, wenn wir kritisieren, dass der Staat Eigentümern vorschreibt, wie oft sie ihr Auto nutzen dürfen.

10 / 15

Christoph Marty (SVP): *Vielleicht müssen wir unsere Enthaltung genauer erklären. Die Situation ist schwierig für uns. Wir fühlen uns dem Kleingewerbe verpflichtet. Für dieses ist ein Mangel an Parkplätzen eine Bedrohung. Wir sind auch gegen planwirtschaftliche Lenkungsinstrumente. Weniger Fahrten sind angeblich ein Gewinn für die Umwelt. Moderne Autos sind emissionsarm. Lärm gehört zu einer Stadt. Der behauptete Gewinn für die Umwelt ist ein Scheinargument. Es ist nicht tragbar, dass es dort keine oberirdischen Parkplätze gibt. Hören Sie endlich auf, die Stadt abzuwürgen.*

Derek Richter (SVP): *Walter Angst (AL) hat gesagt, er habe Ahnung von Marktwirtschaft. Er meinte, es sei nicht tragbar, wenn ein Dauermieter seine Fahrten verkaufen würde. Das ist Marktwirtschaft. Markus Knauss (Grüne) sagte, dass die Ökologie durch das Modell einen Mehrwert erfahre. Das Gegenteil ist der Fall. Die Leute fahren nicht nach Oerlikon, sie fahren in die Agglomeration oder nach Süddeutschland. Schweizer fahren wegen den Preisen, den Parkmöglichkeiten und wegen den Gebühren nach Süddeutschland. Die Busse kostet entweder 7 oder 10 Franken. Wenn wir so weitermachen, bleibt die Schranke eines Tages unten.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Hochbaudepartements Stellung.

STR André Odermatt: *Wir haben in Neu-Oerlikon ein Fahrtenmodell. Das Modell funktioniert seit über 10 Jahren. Man kann dort wohnen, die Geschäfte funktionieren, niemand trägt eine Zwangsjacke. Es geht nun um die Grundlage in den Sonderbauvorschriften. Das Modell ist mit der Parkplatzverordnung und der Lufthygiene konform. Das Fahrtenmodell steuert über die Fahrten. Mit dieser aktiven Fahrtensteuerung wird ein übermässiges Verkehrsaufkommen verhindert. Werden die Höchstwerte überschritten, müssen Massnahmen ergriffen werden, damit die Vorgaben eingehalten werden. Fahrten können sich so nicht unkontrolliert entwickeln. Was wäre, wenn das Fahrtenmodell abgeschafft würde? Es würde in Neu-Oerlikon ein Problem entstehen. Ohne Fahrtenmodell könnten wir nicht mehr eingreifen und die Anzahl Fahrten würde steigen. Wir befinden uns auf dem richtigen Weg.*

Änderungsanträge 1–2 zu Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK HBD/SE beantragt Ablehnung der nachfolgenden Änderungsanträge.

Die Minderheit 1 der SK HBD/SE beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 1:

1. Die Revision der Sonderbauvorschriften Neu-Oerlikon, bestehend aus den Vorschriften, datiert 31. Mai 2016, wird mit Ausnahme der Bestimmungen zum Fahrtenmodell (Art. 27c bis 27i und entsprechend neuem Titel von Kapitel 4 «Parkierung») festgesetzt.

Die Minderheit 2 der SK HBD/SE beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 1:

11 / 15

1. Die Revision der Sonderbauvorschriften Neu-Oerlikon, bestehend aus den Vorschriften, datiert 31. Mai 2016, und einer Sonderklausel unter Artikel 27 (Parkierung und Fahrtenmodell), die privaten Wohnungsmieterinnen und -mietern mit Parkiererlaubnis eine uneingeschränkte Fahrtenzahl zugesteht, wird festgesetzt.

Mehrheit: Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Referent; Vizepräsident Patrick Hadi Huber (SP), Marco Denoth (SP), Dr. Mathias Egloff (SP), Stephan Iten (SVP) i. V. von Präsident Thomas Schwendener (SVP), Christoph Marty (SVP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Ursula Näf (SP), Heinz F. Steger (FDP), Stefan Urech (SVP)

Minderheit 1: Gabriele Kisker (Grüne) i. V. von Markus Knauss (Grüne), Referent

Minderheit 2: Andrea Leitner Verhoeven (AL), Referentin; Reto Vogelbacher (CVP)

Abstimmung gemäss Art. 36 GeschO GR (gleichgeordnete Anträge):

Antrag Stadtrat / Mehrheit	73 Stimmen
Antrag Minderheit 1	16 Stimmen
Antrag Minderheit 2	<u>31 Stimmen</u>
Total	120 Stimmen
= absolutes Mehr	61 Stimmen

Damit ist dem Antrag der Mehrheit zugestimmt.

Die Detailberatung ist abgeschlossen.

Die Vorlage wird stillschweigend an die Redaktionskommission (RedK) überwiesen.

Damit ist beschlossen:

Die geänderten Artikel der Sonderbauvorschriften Neu-Oerlikon sind durch die RedK zu überprüfen (Art. 38 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 64 Abs. 1 GeschO GR). Die Schlussabstimmung findet nach der Redaktionslesung statt.

3. VERKEHRSERSCHLIESSUNG

4. PARKIERUNG UND FAHRTENMODELL

Art. 27 Verhältnis zur Parkplatzverordnung

¹ Die Parkierung wird unter Vorbehalt der nachfolgenden Bestimmungen nach der im Zeitpunkt des jeweiligen baurechtlichen Entscheides für die Stadt Zürich massgebenden Parkplatzverordnung geregelt.

Art. 27a Anzahl Abstellplätze und deren Anordnung

¹ Die Zahl der minimal erforderlichen bzw. der maximal zulässigen Abstellplätze beträgt in den Baufeldern A1 bis A7, A10, B1 bis B9 sowie C1, C2 und C5 40% bzw. 60%, in den Baufeldern D1 bis D16 25% bzw. 40% und im übrigen Planungsgebiet 40% bzw. 70% des gemäss Parkplatzverordnung ermittelten Normalbedarfs. Für die Nutzweise Wohnen darf die Zahl der insgesamt zulässigen Abstellplätze bis auf 0.9 Abstellplätze pro Wohnung erhöht werden.

² Die Abstellplätze sind mit Ausnahme der Besucherplätze unterirdisch oder in Parkhäusern gemäss dem Konzept der oberirdischen Parkhäuser (Anhang 7) anzuordnen.

³ Die Abstellplätze für Zweiräder sind nach Möglichkeit zu überdecken.

Art. 27b Aufhebung überzähliger Abstellplätze

Die Aufhebung von Abstellplätzen, welche vor Inkraftsetzung dieser Sonderbauvorschriften (16.05.1998) erstellt wurden und die zulässige Anzahl gemäss den vorstehenden Bestimmungen überschreiten, kann jederzeit angeordnet werden. Solche überzähligen Abstellplätze können bestehen bleiben, wenn sie Dritten als zulässige Abstellplätze dienen oder als Gemeinschaftsanlagen zur Verfügung gestellt und anerkannt werden.

Art. 27c Fahrtenmodell

¹ Wird ein Fahrtenmodell gemäss den nachstehenden Vorschriften umgesetzt, darf von der nutzungsbestimmten Zuordnung der Abstellplätze gemäss Parkplatzverordnung abgewichen werden.

² Ein Fahrtenmodell kann ausschliesslich für das Gesamtareal umfassend die Baufelder A1, A10, B1, B4, B7, B8 sowie D1 bis D16 eingesetzt werden.

Art. 27d Absolute Fahrtenbegrenzung

¹ Im Perimeter des Fahrtenmodells ist ein Gesamtplafond von 2'711'950 Fahrten pro Jahr resp. 2'518'500 Fahrten zur Tages- (06.00-22.00) und 193'450 zur Nachtzeit (22.00-06.00) einzuhalten.

² Zusätzlich sind folgende Teilplafonds einzuhalten:

Baufelder	Parkhäuser	Teilplafonds (max. Fahrten pro Jahr)	
		tags (6.00-22.00)	nachts (22.00-6.00)
A1, A10 B1, B8 B4, B7	Octavo Max Bill Accu	693'500	36'500
D11-D16	Jungholz	365'000	25'550
D1-D3 D4, D5 D6, D7, D8 D9, D10	Parkside Center eleven D7 Nord, D7 Süd Cityport -	1'460'000	131'400

Art. 27e Nutzbare Fahrtenzahl

¹ Die Anzahl nutzbarer Fahrten pro Jahr berechnet sich unter Vorbehalt von Abs. 2 aufgrund der bewilligten Anzahl Abstellplätze, maximal aber aufgrund der Anzahl zulässiger Abstellplätze gemäss Art. 27a, multipliziert mit dem entsprechenden Spezifischen Verkehrspotenzial (SVP) und der jeweiligen Anzahl Betriebstage.

² Für die Berechnung der nutzbaren Fahrtenzahl ist in den Baufeldern D1 bis D16 bei der Anzahl der nach Inkrafttreten der Bestimmungen über das Fahrtenmodell bewilligten Abstellplätze ein reduzierter Wert von 35% des Normalbedarfs zugrunde zu legen.

³ Je nach Nutzung gelten für die Spezifischen Verkehrspotenziale und die Anzahl der Betriebstage folgende Werte:

Nutzung	SVP	Betriebstage
Wohnen, BewohnerInnen / BesucherInnen	2.5	365
Büro, Beschäftigte	3.5	275
Büro, BesucherInnen	4.0	275
Verkauf, Beschäftigte	2.5	305
Verkauf < 2'000 m ² , Kunden und Kundinnen	12.0	305
Verkauf > 2'000 m ² , Kunden und Kundinnen	18.0	305
Hotel / Restaurant, Beschäftigte	3.5	365
Hotel, Kunden und Kundinnen	4.0	365
Restaurant, Kunden und Kundinnen	8.0	365
Veranstaltungen (Ausstellungen, Messen, Kongresse und dergl.)	6.0	305
Freizeit, Beschäftigte	2.5	365
Freizeit (Kino, Erlebnis...)	8.0	365
Freizeit (Theater)	5.0	365

⁴ Massgebender Zeitpunkt für die Anpassung der Anzahl nutzbarer Fahrten ist die Bezugsbewilligung für die entsprechenden neuen Nutzungen bzw. der Wegfall bisheriger Nutzungen. Die Veränderung der Fahrtenzahl ist pro rata temporis zu berücksichtigen.

Art. 27f Betriebsgesellschaft und Kontrollbehörde

¹ Die in das Fahrtenmodell einbezogenen Abstellplätze sind durch eine von den Grundeigentümern einzusetzende, den Behörden gegenüber verantwortliche Betriebsgesellschaft zu betreiben.

² Die Stadt Zürich bezeichnet eine Kontrollbehörde, welche die Einhaltung der zulässigen Fahrtenzahl überwacht und der örtlichen Baubehörde allfällige Sanktionen beantragt.

Art. 27g Fahrtenerfassung

¹ Bei allen Parkhäusern sind die Ein- und Ausfahrten durchgehend und nach Tageszeit differenziert zu erfassen.

² Alle übrigen Abstellplätze werden wie folgt erfasst:

- a) Soweit Fahrten durch ein Zählsystem erfasst werden können, werden diese in das Fahrtenmodell integriert.
- b) Abstellplätze, bei welchen die Fahrten zahlenmässig nicht erfassbar sind, werden im Fahrtenmodell mit einem SVP von je 10 Fahrten pro Tag während 365 Tagen pro Jahr belastet.

³ Von dieser Kontrollpflicht ausgenommen sind Anlieferungsfahrten sowie Taxi- und Vorfahrten zum Ein- und Aussteigenlassen von Personen und Fahrten von Shuttle-Services.

Art. 27h Kontrolle und Berichterstattung

¹ Die Einhaltung der festgelegten Fahrtenlimiten ist mit geeigneten technischen und betrieblichen Mitteln zu kontrollieren. Stichtag für das Fahrtencontrolling ist jeweils der 30. Juni.

² Die Erfassung der Fahrtenzahlen pro Jahr und die Berichterstattung erfolgt durch die Betriebsgesellschaft. Von einer unabhängigen Prüfstelle, die Zugang zu allen mit der Überwachung verbundenen Funktionen und Daten hat, sind die erfassten Fahrtenzahlen zu validieren. Die Betriebsgesellschaft bezeichnet in Absprache mit der Kontrollbehörde eine solche Prüfstelle.

³ Der Kontrollbehörde ist periodisch Bericht zu erstatten. Über Umfang und Art der Berichterstattung erstellt die Behörde nach Anhörung der Betriebsgesellschaft ein Pflichtenheft.

Art. 27i Massnahmen und Sanktionen

¹ Werden die jährlichen Fahrtenlimiten eines oder mehrerer Teilplafonds (Art. 27d) oder die Anzahl nutzbarer Fahrten (Art. 27e) überschritten, hat die Betriebsgesellschaft mit den Grundeigentümern geeignete Massnahmen zur Einhaltung der zulässigen Fahrtenzahlen zu koordinieren und festzulegen.

² Werden während zwei aufeinander folgender Jahre die jährlichen Fahrtenlimiten eines oder mehrerer Teilplafonds oder die Anzahl nutzbarer Fahrten nicht eingehalten, hat die örtliche Baubehörde das Abstellplatzangebot zeitlich und / oder örtlich zu begrenzen oder andere geeignete Massnahmen anzuordnen.

³ Werden während drei aufeinander folgender Jahre die jährlichen Fahrtenlimiten eines oder mehrerer Teilplafonds oder die Anzahl nutzbarer Fahrten überschritten oder zeichnet sich ab, dass die massgebenden Fahrtenlimiten nicht eingehalten werden können, hat die örtliche Baubehörde geeignete Massnahmen zu deren Einhaltung anzuordnen. Sie kann dabei insbesondere eine Sperrung bzw. den Abbau freiwilliger Abstellplätze und eine nutzungsbestimmte Zuordnung der Abstellplätze anordnen.

5. VERSORGUNG UND ENTSORGUNG

Art. 29 Energie

¹ Neubauten haben mindestens dem Minergie-Standard zu entsprechen oder die Anforderungen der kantonalen Wärmedämmvorschriften um 20 % zu übertreffen. Soweit technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich zumutbar, gilt dies auch für Umbauten. Der Stadtrat ist befugt, bei Änderungen dieses Standards oder der Vorschriften die jeweils aktuelle Fassung für massgeblich zu erklären.

Abs. 2 unverändert

6. FREIHALTEZONEN

7. ÜBERGANGS- UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Art. 36 Bestehende Gebäude (Stichtag: 31. Dezember 1995)

Abs.1 unverändert

² Darüber hinaus dürfen bestehende Gebäude für Zwecke der Kultur, der Bildung, des Sports, der Soziokultur und der öffentlichen Verwaltung sowie zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben zwischengenutzt werden, wenn eine hinreichende Erschliessung gewährleistet ist.

Abs. 3-7 unverändert

Art. 37 Bestehende Abstellplätze bzw. Fahrten für die Gebäude 87S und 550 der Baufelder D6 und D7 (Stichtag: 31. Dezember 2009)

¹ Während der Vornahme von baulichen Änderungen oder von Nutzungsänderungen oder bei einer Aufgabe der Nutzung in den Gebäuden Assek.-Nr. 87 am Kurt-Hirschfeld-Weg 8 (Gebäude 87S), und Assek.-Nr. 550 Für an der Birchstrasse 146 und 150 (Halle 550), längstens aber während einer Umbauzeit von 5 Jahren ab Baufreigabe bzw. 2 Jahren ab Aufgabe der Nutzung oder Antritt der neuen Nutzung, dürfen die bisher (Stichtag: 31. Dezember 2009) diesen Gebäuden zugerechneten Abstellplätze bzw. Fahrten weiterhin als Abstellplätze genutzt bzw. als nutzbare Fahrten angerechnet werden.

² Diese von Art. 27e Abs. 4 abweichende Übergangsregelung gilt bis zum 31. Dezember 2023.

Art. 38 Inkrafttreten

Der Stadtrat setzt diese Sonderbauvorschriften nach Rechtskraft der Genehmigung durch die zuständige Direktion in Kraft.

Art. 39 Aufhebung von bisherigem Recht

15 / 15

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat