



Entwicklung Anteil autofreie Haushalte

Leitfaden Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen eine Planungshilfe

Verkehr und Stadtraum, Dezember 2017

Federführung

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Tiefbauamt, Verkehr + Stadtraum
Fachbereich Verkehrsstrategien

Projektbeteiligte

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Tiefbauamt, Verkehr + Stadtraum
Fachstelle Baugesuche

Gesundheits- und Umweltdepartement

Umwelt- und Gesundheitsschutz
Fachbereich Bau und Energieeffizienz

Inhalt

1	Einleitung.....	3
2	Rahmenbedingungen.....	3
3	Mobilitätskonzept mit Controlling.....	4
4	Grundbucheintrag.....	7
5	Beispiele.....	7
5.1	Wohnhaus 2400 m ² Nutzfläche, Reduktionsgebiet C	7
5.2	Wohn- und Gewerbehäuser 15'000 m ² Nutzfläche, Reduktionsgebiet D	8
5.3	Wohnsiedlung 36000 m ² Nutzfläche, Reduktionsgebiet B	8
6	Ansprechpartner in der Verwaltung	9

1 Einleitung

Die städtische Parkplatzverordnung (PPV) mit Änderungen bis 16. Dezember 2015 regelt u. a. die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen privaten Abstellplätze für Personenwagen. Die neuen tieferen Ansätze bei der Nutzung Wohnen wie auch die erweiterten Reduktionsgebiete gewährleisten in aller Regel die Festlegung des effektiv nötigen Parkplatzbedarfs im Rahmen der vorgegebenen Spannweite. Sollte der nachzuweisende Pflichtbedarf im Einzelfall die effektiv nötige Parkplatzzahl übersteigen, besteht gemäss Art. 8 Abs. 5 – 8 die Möglichkeit, für autoarme Nutzungen den Minimalbedarf an Parkplätzen unter bestimmten Bedingungen zu reduzieren. Die Bestimmung dazu lautet wie folgt:

«⁵Für autoarme Nutzungen kann der Minimalparkplatzbedarf für Bewohnerinnen und Bewohner sowie für Beschäftigte abweichend von den Vorgaben dieser Verordnung im Einzelfall gestützt auf ein Mobilitätskonzept festgelegt werden.

⁶Der Minimalbedarf an behindertengerechten Abstellplätzen darf dabei nicht unterschritten werden.

⁷Bei Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts kann die Grundeigentümerschaft verpflichtet werden, die gemäss Art. 5 Abs. 1 minimal erforderlichen Abstellplätze auf dem Grundstück zu schaffen. Ist dies nicht möglich, sind die minimal erforderlichen Abstellplätze durch Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage oder durch Zumietung, beides im Umkreis von maximal 300 m, nachzuweisen. Ist auch dies nicht möglich, sind die minimal erforderlichen Abstellplätze durch eine entsprechende Ersatzabgabe nach Art. 15 ff abzugelten.

⁸Diese Verpflichtung gemäss Abs. 7 ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.»

Dieser Leitfaden dient als Planungshilfe für Grundeigentümer-/Bauherrschaften und beauftragte Unternehmen bei der Erarbeitung des jeweils nötigen Mobilitätskonzepts. Gleichzeitig soll er zur Beurteilung von Chancen und Risiken autoarmer Nutzungen beitragen.

2 Rahmenbedingungen

- Zur Genehmigung und für den Betrieb einer autoarmen Nutzung sind drei Elemente nötig:
 - das *Mobilitätskonzept* zeigt auf, warum der Parkplatzbedarf nachhaltig tiefer ist als bei einer herkömmlichen Nutzung und mit welchen Massnahmen dieser geringere Bedarf sichergestellt wird
 - das *Controlling* stellt sicher, dass anhand definierter Indikatoren das Funktionieren des Mobilitätskonzepts resp. der Nachweis des tieferen Parkplatzbedarfs periodisch überprüft wird
 - der *Grundbucheintrag* stellt sicher, dass bei Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts der Pflichtbedarf gemäss Art. 5 Abs. 1 PPV nachgewiesen wird.
- Prinzipiell können alle Nutzungen autoarm betrieben werden. Neben Wohnen kann es also auch um Nutzungen wie Dienstleistung, Gastronomie oder Einkaufen gehen. Je nach Nutzung sind unterschiedliche Massnahmen nötig, um den autoarmen Betrieb sicherzustellen.

- Autoarme Nutzungen sind an allen Standorten in der Stadt möglich. Da die PPV – in Abhängigkeit vor allem der ÖV-Erschliessungsqualität – verschiedene Reduktionsgebiete definiert, ist die Zahl der minimal nötigen Parkplätze für eine bestimmte Nutzung standortabhängig. Entsprechend orientiert sich die Festsetzung des spezifischen Minimums des jeweiligen Einzelobjekts an diesem standortabhängigen Minimum.
- In die spezifische Parkplatzreduktion können Parkplätze für die Bewohnerschaft und Beschäftigte einbezogen werden, nicht jedoch solche für Besucherinnen und Besucher, für Kundschaft oder für behinderte Personen.
- Grössere Liegenschaften/Siedlungen sind für den Betrieb als autoarme Nutzung eher geeignet als kleinere.
- Bei autoarmen Nutzungen sind Carsharing-Abstellplätze Teil des reduzierten Minimums.
- Parkplätze für Behinderte sind Teil des reduzierten Minimums. Ihre Zahl ist unter Berücksichtigung der Bestimmungen der SIA-Norm 500 C3 in Absprache mit dem Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ) festzulegen.

3 Mobilitätskonzept mit Controlling

Ein Mobilitätskonzept bildet die Voraussetzung, um eine Reduktion des Pflichtbedarfs im Zusammenhang mit einer privaten Nutzung zu beantragen. Es ist Teil der Baueingabe, von der Grundeigentümer-/Bauherrschaft auszuarbeiten und zeigt auf, vor welchem Hintergrund und mit welchen Massnahmen der Parkplatzbedarf nachhaltig reduziert werden kann, wie das Controlling ausgestaltet wird und welche Rückfallebene besteht.

Es wird empfohlen, das Mobilitätskonzept durch ein Verkehrsplanungsbüro erarbeiten zu lassen.

Ein Mobilitätskonzept kann kurz und knapp sein und auf wenigen Seiten dargestellt werden. Die nötigen Inhalte eines Mobilitätskonzeptes lassen sich aufgrund der Kriterien ableiten, anhand welcher es beurteilt wird.

Beurteilungskriterien

1. *Beantragte Reduktion des Minimalbedarfs*
 - Reduktion gegenüber Art. 5 Abs. 1 PPV nach Parkplatzkategorie (BewohnerInnen- bzw. Beschäftigtenparkplätze) in absoluten Zahlen und in Prozent.
 - Mässige (bis 30 %), starke (> 30 % bis 60%) oder sehr starke (> 60%) Reduktion des Pflichtbedarfs, nach Parkplatz-Kategorie.
2. *Analyse der konkreten Erschliessung der Liegenschaft bzw. der Siedlung*
 - Darstellung der Einbindung der betroffenen Liegenschaft bzw. Siedlung in das Fuss- und Velowegnetz wie auch der Möglichkeiten der Nahversorgung und Naherholung
 - Das Siedlungsgebiet der Stadt wird von der PPV in Reduktionsgebiete nach Massgabe der ÖV-Erschliessungsqualität und der freien Strassenkapazitäten eingeteilt.

Die konkrete ÖV-Erschliessungsqualität der betroffenen Liegenschaft bzw. Siedlung kann aber davon abweichen, weil sie z. B. im Nahbereich einer ÖV-Haltestelle liegt. Das Konzept muss Auskunft zu folgenden Fragestellungen geben:

- Was sieht die PPV vor (Reduktionsgebiet, Reduktionsfaktor Minimum) und welcher Minimalbedarf resultiert für die geplante Nutzung?
- Wie ist die Liegenschaft bzw. die Siedlung konkret mit ÖV erschlossen? Die Kriterien dafür sind die Distanz zur nächsten Haltestelle, deren Qualität (Bedienungshäufigkeit, Knoten) sowie die Qualität der die Haltestelle bedienenden Verkehrsmittel (S-Bahn, Tram, Bus).

3. *Vorgesehene Massnahmen*

Grundsätzlich gilt: Je stärker die beantragte Reduktion ist, desto eher sind vertragliche oder auch finanzielle Massnahmen nötig.

Aus der Praxis hat sich die Differenzierung zwischen mässiger Reduktion (bis 30%), starker (> 30% bis 60%) und sehr starker Reduktion (> 60%) herauskristallisiert. Mässige Reduktionen sind mittels verbindlicher Förder-Massnahmen zu sichern. Starke Reduktionen von über 30 % bis 60% setzen zusätzlich vertragliche und/oder finanzielle Massnahmen voraus. Sehr starke Reduktionen von > 60 % benötigen darüber hinaus den Nachweis einer zum Zeitpunkt des Baugesuchs bewilligungsfähigen Rückfallebene für den Fall des Nicht-Funktionierens des Mobilitätskonzepts.

Mit dem Massnahmenmix kann die Grundeigentümer-/Bauherrschaft bzw. der Vermieter den Autobesitz der Mieterschaft oder die Unternehmung die Verkehrsmittelwahl von Angestellten indirekt oder direkt steuern. Der Massnahmenfächer ist offen. Gefragt sind plausible, auf die konkrete Situation bezogene und überprüfbare Massnahmen, die zu einem sinnvollen Paket geschnürt sind.

Mässige Reduktion (bis 30%)

Fördermassnahmen wie

- Carsharing-Standplätze in der Liegenschaft bzw. in der Umgebung
- Empfangsstelle für Annahme Hauslieferungen, Vermietung von Velos, Anhängern etc.
- attraktive Veloabstellplätze (nahe Eingang, möglichst ebenerdig und gedeckt), Anzahl > Minimum gemäss PPV Art. 8^{bis}
- Vermietung E-Bikes/Lastenräder

Starke Reduktion (> 30% bis 60 %)

Fördermassnahmen wie

- Carsharing-Standplätze in der Liegenschaft bzw. in der nahen Umgebung
- Rezeption für Annahme Hauslieferungen, Vermietungen von Velos, Anhängern etc.
- attraktive Veloabstellplätze (nahe Eingang, möglichst ebenerdig), Anzahl > Minimum gemäss PPV Art. 8^{bis}
- Vermietung E-Bikes/Lastenräder

sowie vertragliche und/oder finanzielle Massnahmen wie

<ul style="list-style-type: none">• Autoverzichtserklärung bzw. Nachweispflicht für eigenes Auto (von Grundeigentümer-/Bauherrschaft einzufordern und gegenüber Stadt zu dokumentieren)• ÖV-Bonus für Haushalte ohne eigenes Auto oder für Angestellte
<p>Sehr starke Reduktion (> 60 %)</p> <p>Fördermassnahmen wie</p> <ul style="list-style-type: none">• Carsharing-Standplätze in der Liegenschaft bzw. in der Umgebung• Empfangsstelle für Annahme Hauslieferungen, Vermietungen von Velos, Anhängern etc.• attraktive Veloabstellplätze (nahe Eingang, möglichst ebenerdig), Anzahl > Minimum gemäss PPV Art. 8^{bis}• Vermietung E-Bikes/Lastenräder <p>sowie vertragliche und/oder finanzielle Massnahmen wie</p> <ul style="list-style-type: none">• Autoverzichtserklärung bzw. Nachweispflicht für eigenes Auto (von Grundeigentümer-/Bauherrschaft einzufordern und gegenüber Stadt zu dokumentieren)• ÖV-Bonus für Haushalte ohne eigenes Auto <p>sowie Nachweis der Machbarkeit einer konkreten Rückfallebene wie</p> <ul style="list-style-type: none">• zusätzlich mögliche Erstellung von Parkplätzen auf dem Baugrundstück• zusätzlich mögliche Erstellung von Parkplätzen auf einem Drittgrundstück• mögliche Zumietung oder möglicher Kauf von bestehenden Parkplätzen in der Umgebung (Nachweis von freiwilligen Parkplätzen auf Drittgrundstücken mittels Zusatzformular 1)

Weitere Unterlagen zu möglichen Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements finden sich unter [www.stadt-zuerich.ch/impulsmobilität](http://www.stadt-zuerich.ch/impulsmobilitaet)

4. Erfahrungswerte Autobesitz und Parkplatz-Nachfrage

Erfahrungswerte bestehender Nutzungen der Grundeigentümer-/Bauherrschaft oder anderer ähnlicher Nutzungen sind ein wichtiges Indiz zur Einschätzung der Plausibilität des vorgelegten Mobilitätskonzepts. Das Konzept muss Auskunft zu folgenden Fragestellungen geben:

- Liegen Erfahrungswerte hinsichtlich Autobesitz der Bewohnerschaft bzw. Autonutzung der Mitarbeitenden oder der Nachfrage nach Parkplätzen vor? Die Erfahrungswerte können sich dabei auf die zu ersetzende Liegenschaft oder auch auf andere vergleichbare Situationen beziehen.
- Sind die Erfahrungswerte in der Grössenordnung vergleichbar mit der vorgesehenen Anzahl Parkplätze je Nutzungseinheit?

5. Rückfallebene

Möglichkeit des Nachweises von zusätzlichen Parkplätzen auf dem Areal bzw. auf einem Drittgrundstück in der Umgebung (bis max. 300 m Distanz).

Bei sehr starken Reduktionen (> 60 %) ist der Nachweis der Machbarkeit einer konkreten Rückfallebene zwingend.

6. Controlling

Mit dem periodischen Controlling soll sichergestellt werden, dass die Vorgaben des Mobilitätskonzeptes im Betrieb tatsächlich eingehalten werden. Für Wohnnutzungen gilt dabei der Grundsatz, dass die Anzahl der Autos der Bewohnerschaft die Zahl der Parkplätze für die Bewohnerschaft nicht übersteigen darf. Autoarme Nutzungen mit ihrem beschränkten Parkplatz-Angebot dürfen also nicht dazu führen, dass Autos auf den öffentlichen Grund ausweichen müssen (Blaue Zone, weisse Parkplätze, "wild" Parkieren). Das vorgeschlagene Controlling muss folgende Aspekte abdecken:

- Nachweis der Umsetzung der einzelnen Massnahmen des Mobilitätskonzeptes
- Definition des massgebenden Indikators bzw. der massgebenden Indikatoren zur Beurteilung der Einhaltung des Mobilitätskonzeptes. Dabei ist zwingend als Indikator der effektive Parkplatzbedarf jährlich auszuweisen
- Definition der Grenze, ab welcher die Vorgaben des Mobilitätskonzeptes nicht mehr eingehalten sind
- Definition des Vorgehens im Falle der Nichteinhaltung der Vorgaben des Mobilitätskonzeptes.

Der Controlling-Bericht ist jährlich unaufgefordert von der Grundeigentümer-/Bauherrschaft beim Tiefbauamt, Geschäftsbereich Verkehr + Stadtraum einzureichen.

4 Grundbucheintrag

Bei Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzeptes kann die Grundeigentümer-/Bauherrschaft verpflichtet werden, die gemäss Art. 5 Abs. 1 PPV minimal erforderlichen Abstellplätze auf dem Grundstück nachträglich zu schaffen, oder falls dies nicht möglich ist, durch Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage oder durch Zumietung nachzuweisen, beides im Umkreis von maximal 300 m, oder falls auch dies nicht möglich ist, durch eine entsprechende Ersatzabgabe nach Art. 15 ff. abzugelten (Art 8 Abs. 7 PPV).

Diese generelle Verpflichtung ist bei allen autoarmen Nutzungen vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

5 Beispiele

Die folgenden Beispiele zeigen die Herleitung des Parkplatzbedarfs und des reduzierten Minimalbedarfs und darauf basierend, welche Massnahmen festgelegt werden und anhand welcher Indikatoren das Controlling erfolgt.

5.1 Wohnhaus 2400 m² Nutzfläche, Reduktionsgebiet C

- Normalbedarf 1 PP/120m² (Art. 4 Abs. 1): 20
- Minimalbedarf 40 % (Art. 5 Abs. 1): 8
- davon 90 % Bewohnerparkplätze (Art. 6 Abs. 1): 7

8 / 9

- reduz. Minimalbedarf Bewohnerparkplätze - 43 % = stark (Art. 8 Abs. 5): 4
- Besucherparkplätze: 1
- Massnahmen: Grundeigentümer-/Bauherrschaft verpflichtet Mieterschaft vertraglich zum Autoverzicht bzw. zur Autodeklaration, Carsharing Standplatz auf dem Areal, grosszügige Anzahl Veloabstellplätze z. T. mit Lademöglichkeit bereit stellen
- Controlling: jährliche Dokumentation Autobesitz der Bewohnerschaft und der Parkplatzvermietung, Ermittlung der auf die Adresse eingelösten Anwohnerparkkarten (Blaue Zone). Beurteilungskriterium: Anzahl Autos der Bewohnerschaft \leq Anzahl Bewohnerparkplätze.

5.2 Wohn- und Gewerbehaus 15'000 m² Nutzfläche, Reduktionsgebiet D

a. Wohnnutzung 3500 m²

- Normalbedarf 1 PP/120m² (Art. 4 Abs. 1): 29.2
- Minimalbedarf 60 % (Art. 5 Abs. 1): 17.5
- davon 90 % Bewohnerparkplätze (Art. 6 Abs. 1): 16
- reduz. Minimalbedarf Bewohnerparkplätze - 25 % = mässig (Art. 8 Abs. 5): 12
- Besucherparkplätze: 2
- Massnahmen: umfassende Informationen ÖV-Angebot, ÖV-Bonus für autofreie Haushalte von Fr. 500.-/Jahr, Empfangsstelle für Hauslieferungen
- Controlling: jährliche Dokumentation Autobesitz der Bewohnerschaft und der Vermietung der Bewohnerparkplätze, Dokumentation ÖV-Bonus-Beiträge, Ermittlung der auf die Adresse eingelösten Anwohnerparkkarten (Blaue Zone). Beurteilungskriterium: Anzahl Autos der Bewohnerschaft \leq Anzahl Bewohnerparkplätze.

b. Gewerbenutzung 11'500 m²

- Normalbedarf erste 500 m² je Betriebseinheit 1 PP/120 m², über 500 m² je Betriebseinheit 1 PP/210 m² (Art. 4 Abs. 1): 56.6
- Minimalbedarf 60 % (Art. 5 Abs. 1): 34
- davon 75 % für Angestelltenparkplätze (Art. 6 Abs. 1): 25
- reduz. Minimalbedarf Angestelltenparkplätze - 28 % = mässig (Art. 8 Abs. 5): 18
- Kundenparkplätze: 9
- Massnahmen: mindestens kostendeckende Bewirtschaftung der Angestelltenparkplätze und ÖV-Bonus für ÖV-Pendler von Fr. 80.-/Monat.
- Controlling: periodische Dokumentation der PP-Belegung, der ausbezahlten ÖV-Boni und des Modalsplits des Angestelltenverkehrs.

5.3 Wohnsiedlung 36000 m² Nutzfläche, Reduktionsgebiet B

- Normalbedarf 1 PP/120m²(Art. 4 Abs. 1): 300
- Minimalbedarf 25 % (Art. 5 Abs. 1): 75
- davon 90 % Bewohnerparkplätze (Art. 6 Abs. 1): 67
- reduzierter Minimalbedarf Bewohnerparkplätze – 75 % = sehr stark (Art. 8 Abs. 5):

9 / 9

- Besucherparkplätze: 8
- Massnahmen: Grundeigentümer-/Bauherrschaft verpflichtet Mieterschaft vertraglich zum Autoverzicht bzw. zur Autodeklaration; ebenerdig erreichbare Veloabstellplätze, Anzahl 10 % > Minimum (Art. 8^{bis} Abs. 1), 3 E-Lastenräder zur Ausleihe, 2 Carsharing-Fahrzeuge auf dem Grundstück, Rezeption zur Annahme Hauslieferungen sowie Vermietungen. Konkrete Rückfallebene: 50 zusätzliche Parkplätze wären in bestehender Einstellhalle in 250 m Entfernung dauerhaft mietbar (Nachweis mittels Zusatzformular 1)
- Controlling: jährliche Dokumentation des Autobesitzes der Mieterschaft, der Parkplatzvermietung (Mieterschaft, Dritte, Leerstände), der auf die Adresse eingelösten Anwohnerparkkarten für die Blaue Zone sowie der Nutzung der weiteren Angebote (E-Lastenräder, Carsharing-Fahrzeuge, Empfangsstelle).

6 Ansprechpartner in der Verwaltung

Allgemeine Fragen zu Verkehr und Mobilität im Zusammenhang mit der Planung von Bauprojekten wie auch zum Betrieb bestehender Liegenschaften beantwortet das Beratungsteam von Impuls Mobilität:

info@impulsmobilitaet.ch

Tel. 044 578 88 50

Für spezifische Fragen zu Parkplätzen und Mobilitätskonzepten für autoarme Nutzungen ist folgender Geschäftsbereich im Tiefbauamt zuständig:

Tiefbauamt der Stadt Zürich

Verkehr + Stadtraum

Amtshaus V

Postfach, 8001 Zürich

Telefon: 044 412 27 22

Mail : mobilitaet@zuerich.ch

Fragen zu Behinderten-Parkplätzen beantwortet folgende Fachstelle beim Umwelt- und Gesundheitsschutz:

Stadt Zürich, Umwelt- und Gesundheitsschutz

Fachbereich Bau und Energieeffizienz

Walchestrasse 31

Postfach, 8021 Zürich

Tel. 044 412 20 20

Mail ugz-energie@zuerich.ch