

Autoarme Nutzungen – das Beispiel Zürich



**Autofrei wohnen –
Lebensraum statt Parkplätze
VCS beider Basel 18.3.2013**

*Erich Willi, Projektleiter
Tiefbauamt Stadt Zürich*

Wohnparkplätze: Privates und öffentliches Angebot zusammen überhöht



Rund 10% der Wohnparkplätze in der Stadt Zürich stehen leer, in den Genossenschaften sind es mehr.

Preise für Garagenplätze sind oft nicht kostendeckend.

Wohnparkplätze können ein Investitionsrisiko sein

Auswertung sehr gut erschlossener Gemeinden (2/2)

Ortschaft	Wert Erreichbarkeits- index des CS Economic Research	# Whg.	# Whg. unvermietet	# Whg. unvermietet in %	# PP	# PP unvermietet	# PP unvermietet in %
Solothurn (SO)	1.04	86	0	0	53	0	0
Solothurn (SO)	1.04	40	0	0	125	0	0
Döttingen (AG)	1.27	38	1	3	84	31	37
Zug (ZG)	1.59	68	1	1	164	24	15
Wollerau (SZ)	1.66	12	8	67	28	15	54
Rorbas (ZH)	1.68	30	0	0	69	13	19
Rothrist (AG)	2.03	37	0	0	60	0	0
Pfungen (ZH)	2.03	48	0	0	86	16	19
Basel (BS)	2.31	45	7	16	52	30	58
Winterthur (ZH)	2.44	78	0	0	104	26	25
Othmarsingen (AG)	2.81	38	2	5	80	30	38
Dietikon (ZH)	2.84	66	1	2	182	124	68
Schlieren (ZH)	3.29	50	0	0	81	28	35
Opfikon (ZH)	3.47	70	0	0	86	13	15
Zürich (ZH)	4.23	55	0	0	81	39	48

Quelle: Real Estate Asset Management der Credit Suisse, 2012

Real Estate Asset Management Schweiz

Fazit und Ausblick

- Parkplätze haben sich für die Vermarktung von einem must-have zu einem nice-to-have entwickelt.
- Anforderungen des Gesetzgebers an Parkplatzzahl ist überholt
- In Wohnliegenschaften werfen Parkplätze eine zu tiefe und oft negative Rendite ab
- Fehlende oder unattraktive Umnutzungsmöglichkeiten von leerstehenden Parkplätzen

Im Durchschnitt sind in Wohnliegenschaften in sehr gut erschlossenen Gemeinden 29% der vorhandenen Parkplätze unvermietet.

D. Hediger, Head Property Marketing des Credit Suisse Real Estate Asset Management Schweiz an der Tagung «Wohnen und Mobilität» am 4.10.12, Hochschule Rapperswil

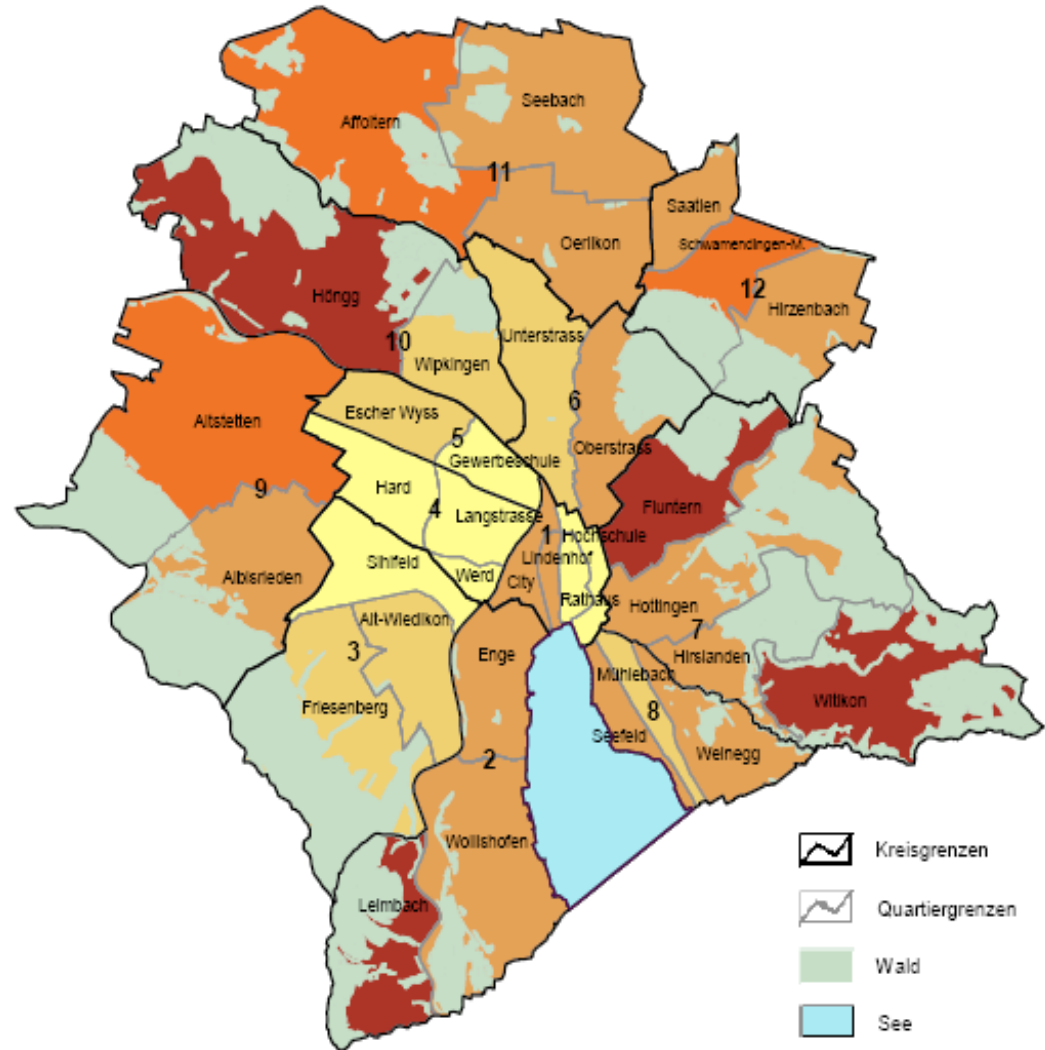
Entwicklungen Mobilität Zürich - autofreie Haushalte

2010 48% autofreie Haushalte
 2005 44% autofreie Haushalte
 2000 42% autofreie Haushalte
 1997 45% autofreie Haushalte

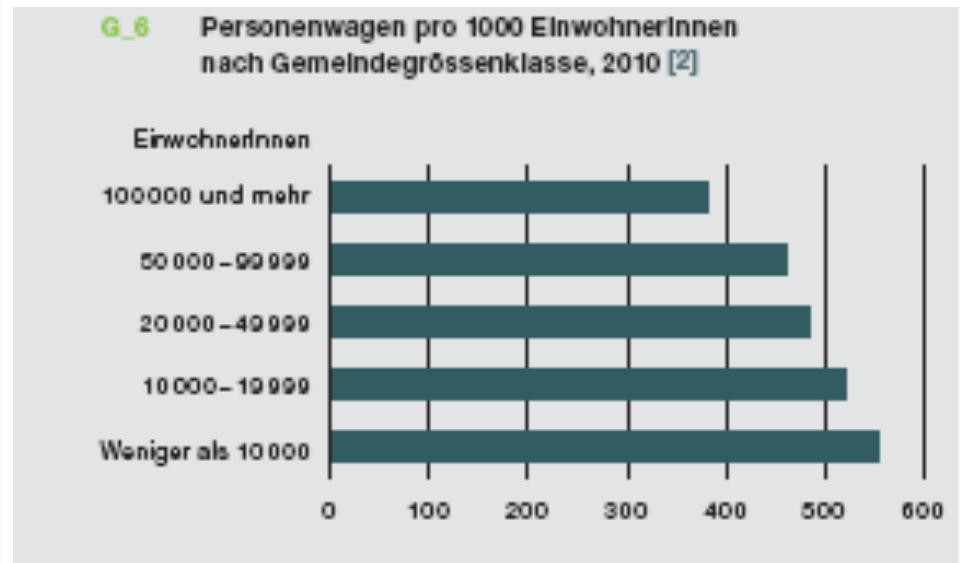
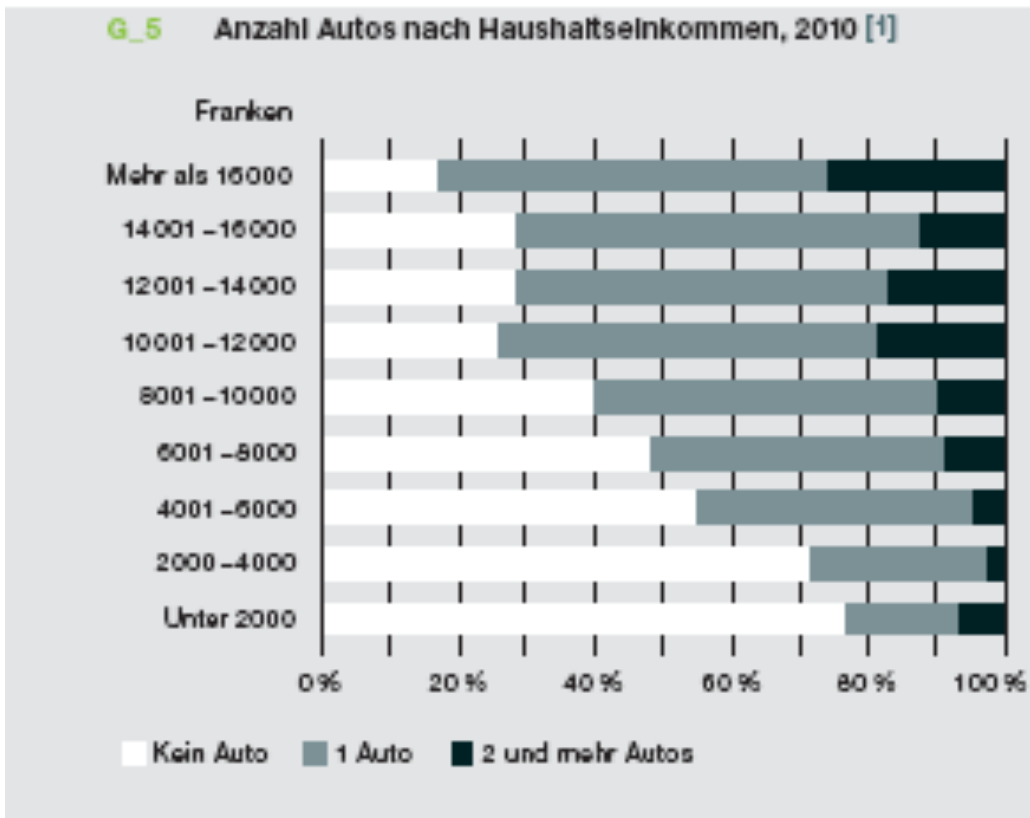
(Quelle: Mikrozensus Verkehr)

Private Motorwagen bis 3,5 t
 pro 1000 Einwohnende

Anzahl Quartiere	Private Motorwagen bis 3,5 t pro 1000 Einwohnende
7	200 - 241
6	242 - 283
14	284 - 325
3	326 - 367
4	368 - 409

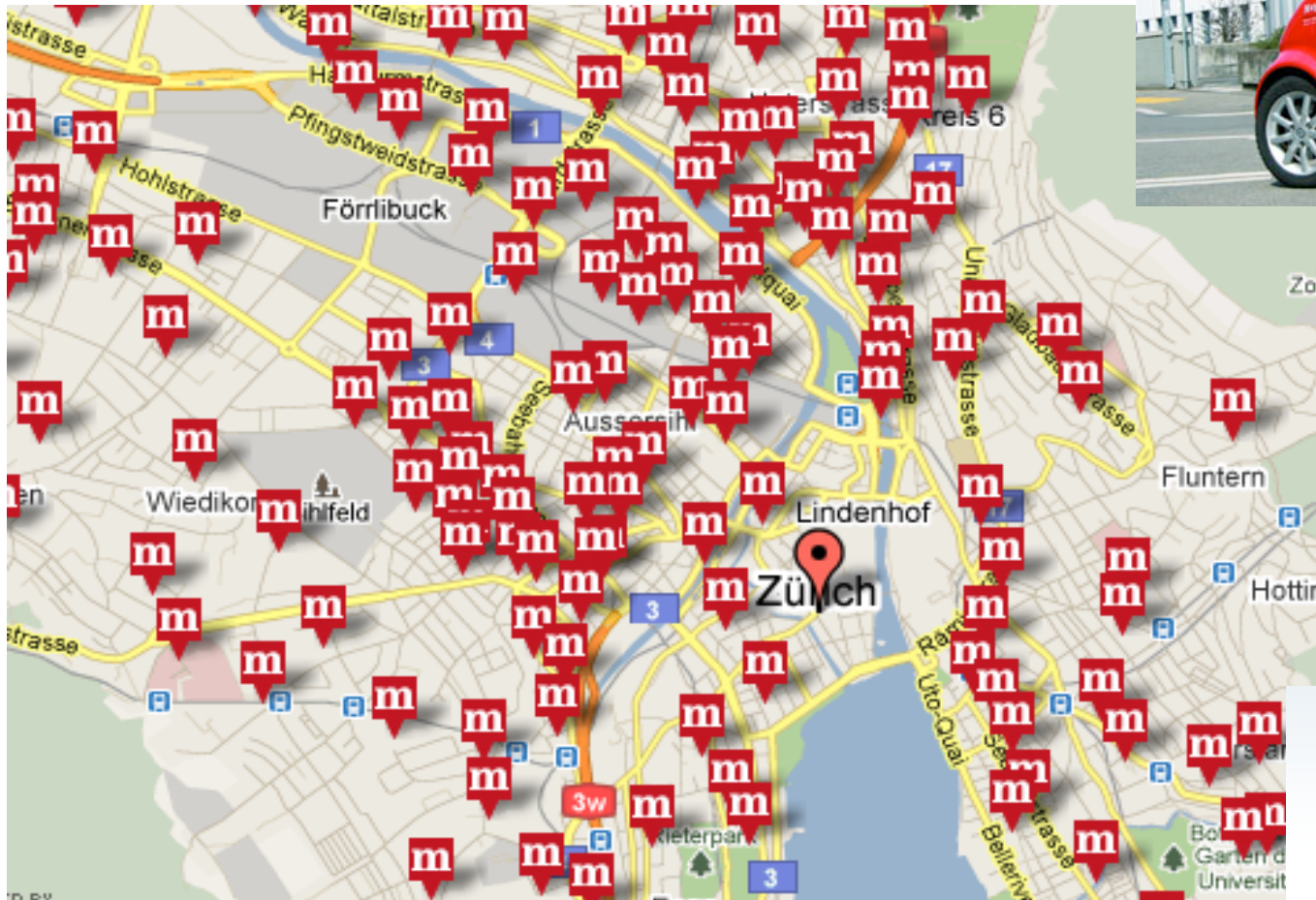


Autobesitz 2010: Einflussfaktoren



Quelle :Mobilität in Zahlen 2012/1 StadtZürich

Entwicklungen Mobilität - Zürich Hauptstadt des Carsharing



Private Kunden ca. 22'000, Anteil >5% an Wohnbevölkerung, Anzahl Fahrzeuge
ca. 450, Wachstum zwischen 2005 und 2010 50%

Stadt Zürich
Tiefbauamt, Mobilität +Verkehr

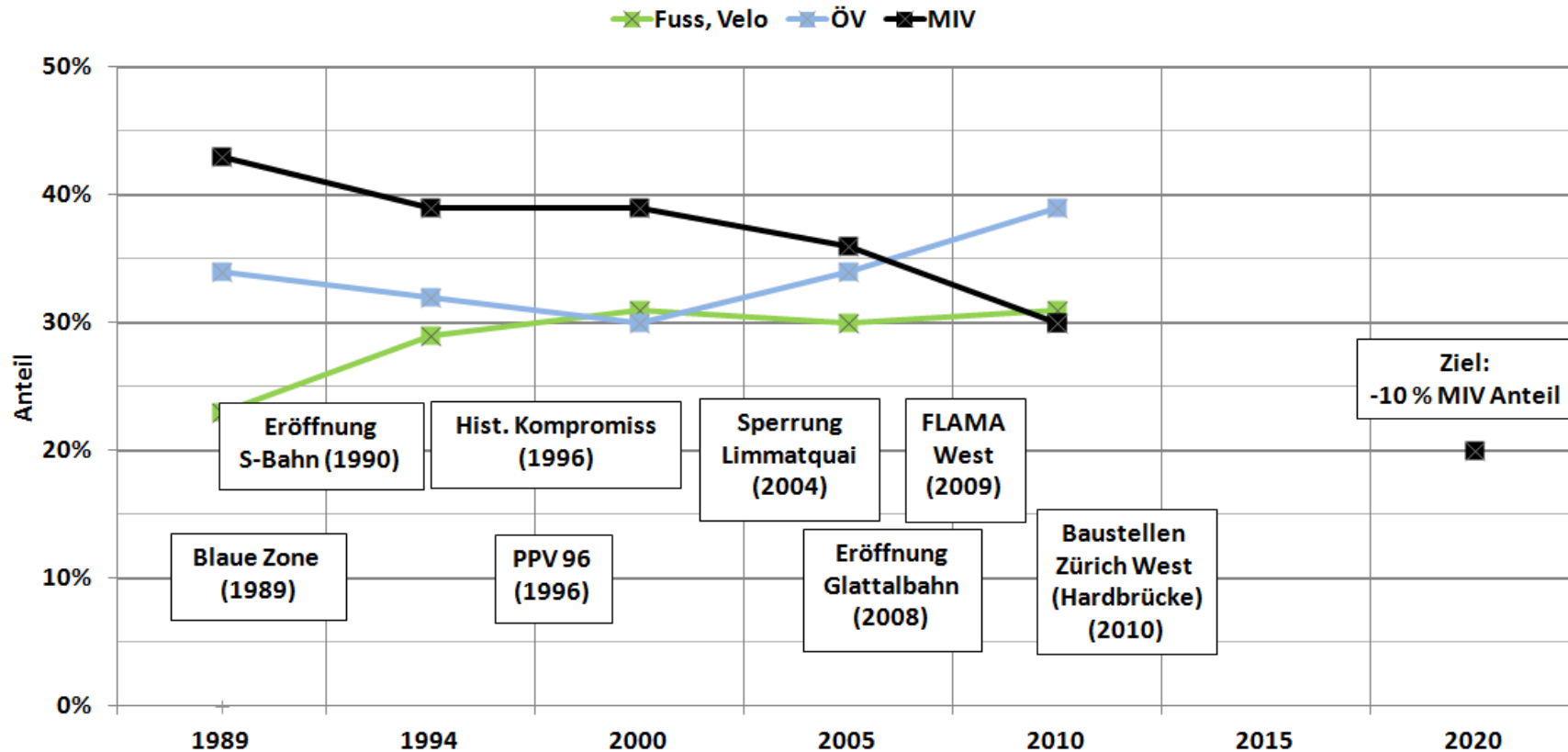
Autoarme Nutzungen Zürich
VCS Basel 18.3.13

Mercedes Vito Diesel

3 8 A

Transport

Entwicklungen Mobilität Zürich - Modal Split (Anteil Wege am Gesamtverkehr)



Ergebnisse:

- ⇒ Veränderung zugunsten ÖV
- ⇒ Fuss- und Veloanteil stagniert

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

Vergleich 6 Städte: Modalsplit und Motorisierung

Abbildung 10: Modal Split: Anteil der Verkehrsmittel an den durch die Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen (massgebend ist das Hauptverkehrsmittel pro Weg), Stand 2010⁵.

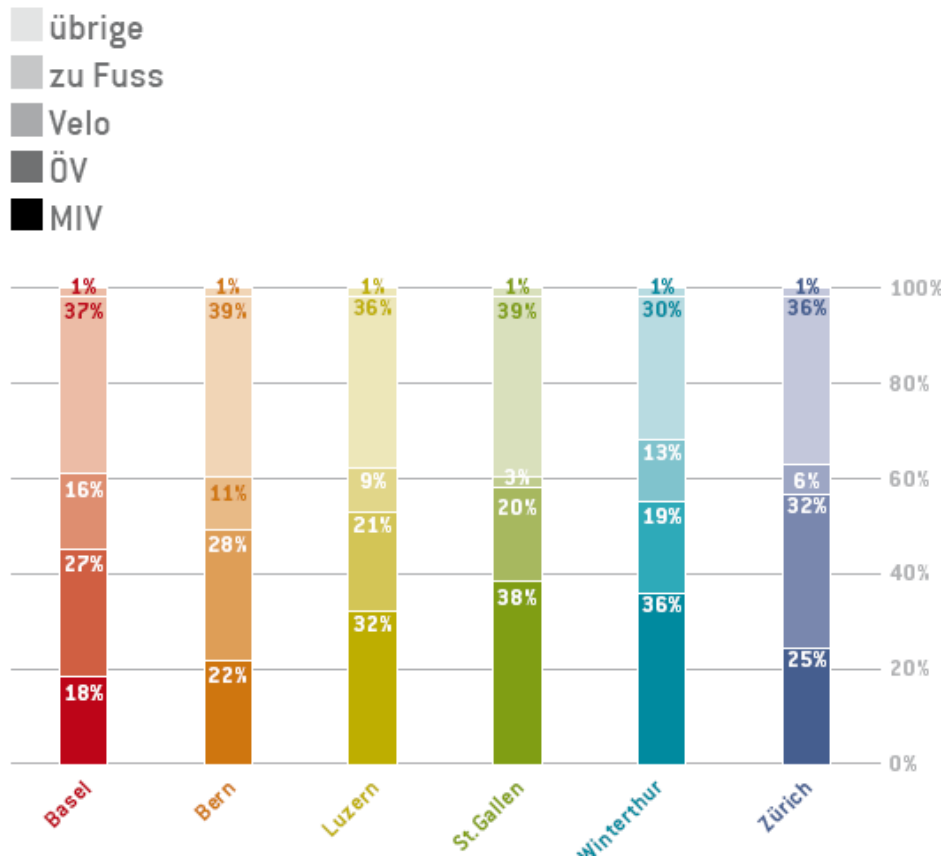
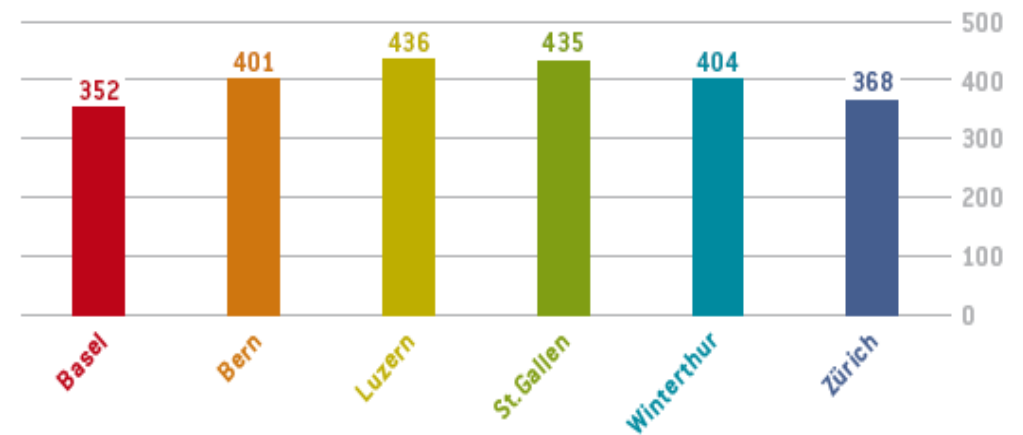


Abbildung 15: Motorisierungsgrad: Anzahl der pro 1 000 Einwohner/innen (Stand 2010²) immatrikulierten Personenkraftwagen (Stand 2010⁷).



Vergleich 6 Städte: Erstellungspflicht Parkplätze

Abbildung 29: Minimale und maximale Parkplatzerstellungspflicht im Stadtzentrum. Beispielberechnung für Objekt mit 2 Wohnungen à 100 m² und 4 Wohnungen à 150 m² (insgesamt 800 m² GF).

■ Min. nötige Anzahl PP ■ Max. erlaubte Anzahl PP

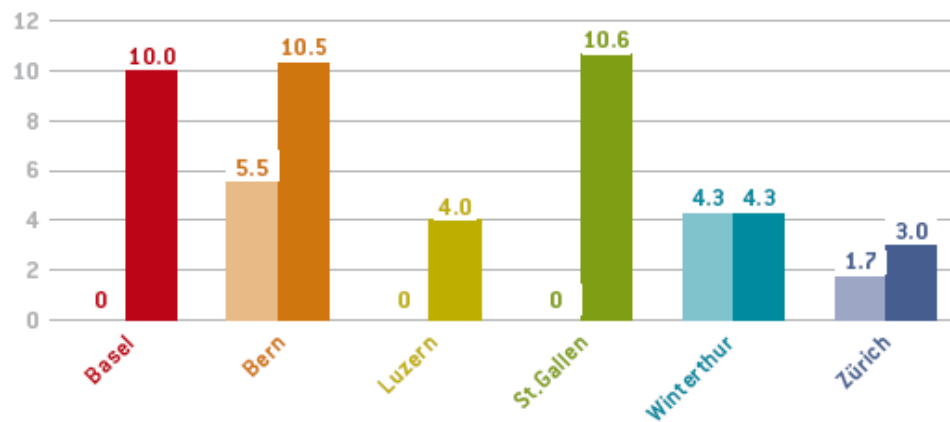
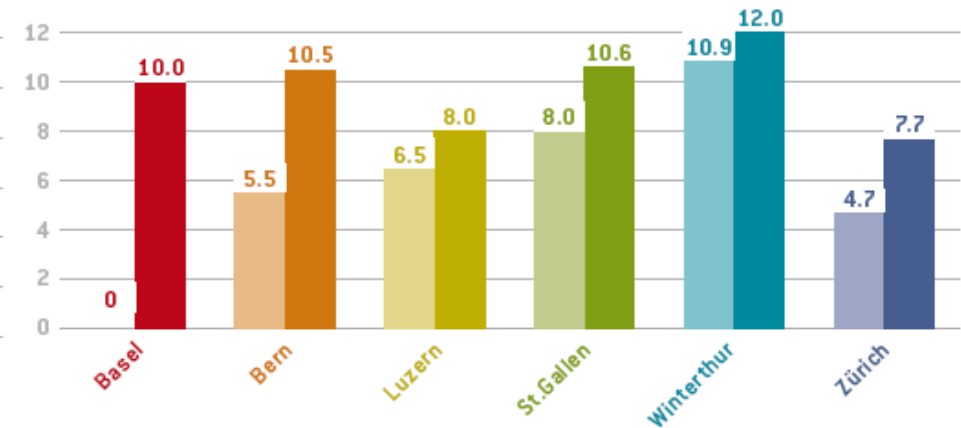


Abbildung 30: Minimale und maximale Parkplatzerstellungspflicht am Stadtrand. Beispielberechnung für Objekt mit 2 Wohnungen à 100 m² und 4 Wohnungen à 150 m² (insgesamt 800 m² GF).

■ Min. nötige Anzahl PP ■ Max. erlaubte Anzahl PP



Städtevergleich Mobilität, 6 Städte, Dezember 2012

PPV 2010: Normalbedarf und reduzierter Bedarf

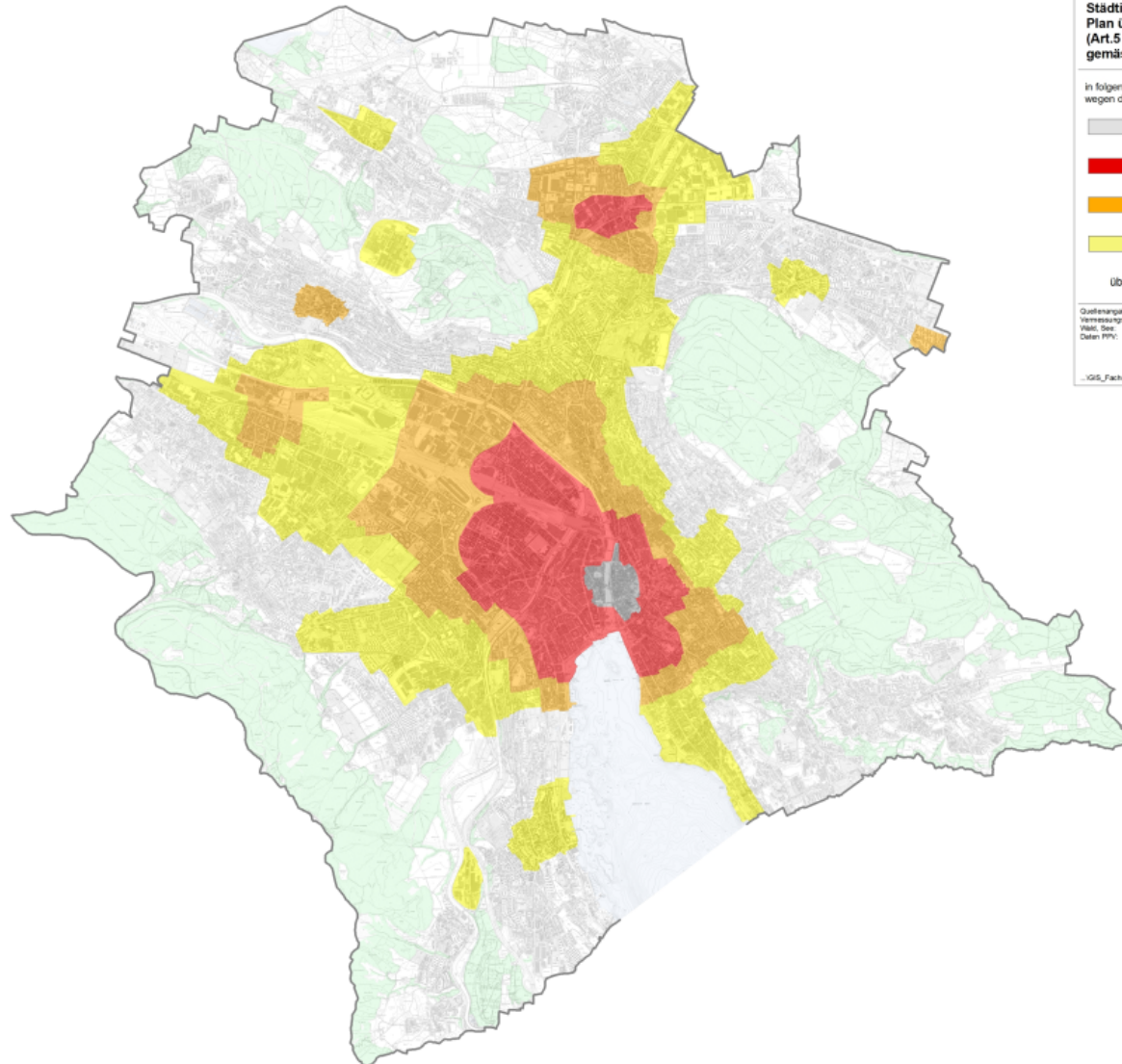
Normalbedarf

Nutzweise	Ansatz
Wohnen	1 PP/120 m ²
DL • erste 500 m ² • über 500 m ²	1 PP/120 m ² 1 PP/210 m ²
Verkauf • erste 2000 m ² • über 2000 m ²	1 PP/100 m ² 1 PP/160 m ²
Gastro	1 PP/40 m ²

Reduzierter Bedarf

Reduktions- gebiet	Minimum	Maximum
A	10%	10%
B	25%	45%
C	40%	70%
D	60%	95%
Übriges Gebiet	70%	115%





Reduktionsgebiete



Stadt Zürich
Tiefbauamt

Städtische Parkplatzverordnung,
Plan über die Gebiete mit herabgesetzter Pflichtparkplatzzahl
(Art.5 Abs.1 PPV)
gemäss Gemeinderatsbeschluss vom 7. Juli 2010

in folgenden Gebieten beträgt die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze wegen der Erschliessungsqualität folgende Anteile am Normalbedarf:

	Gebiet A:	min. 10%	max. 10%	max.10%	
	Gebiet B:	min. 25%	max. 45%	max.50%	sobald und solange die zulässigen Belastungsgrenzwert der Luftreinhalte-Verordnung auf dem gesamten Stadtgebiet eingehalten werden, gelten die nebenstehenden Maximalwerte
	Gebiet C:	min. 40%	max. 70%	max.75%	
	Gebiet D:	min. 60%	max. 95%	max.105%	
	Übrige Gebiete:	min. 70%	max. 115%	max.130%	

Quellenangabe:
Vermessungsstellen: Geomatik-Ingenieurung Stadt Zürich
Werte, Size: copyright PK23 swissinfo D/014102
Daten PPV: Tiefbauamt Stadt Zürich

0 500 1000 Meter

Bligi Grebe, Program Office
Projektleiterin, Fachstelle GIS
12. Juli 2010

...GIS_Fachstelle_M_PivP100623_Parkplatzverordnung_WEG02_Arbeitsdokumente

Autoarm (Bsp. Wohnen) – ein relativer Begriff

Reduktions- gebiet	Wohnfläche (m ²)	Normalbe- darf PPV10 (1PP/120m ²)	reduzierter Bedarf (Pflicht)		autoarm = unter Pflicht- bedarf (PP)
			(%)	(PP)	
A	2400	20	10	2	<2
B	2400	20	25	5	<5
C	2400	20	40	8	<8
D	2400	20	60	12	<12
Übriges Geb.	2400	20	70	14	<14

Regelung autoarme Nutzungen

Mobilitätskonzept der Bauherrschaft muss Nachweis erbringen, dass der Parkplatzbedarf geringer ist als der Minimalbedarf

Controlling durch Bauherrschaft stellt sicher, dass der effektive Bedarf an Parkplätzen das reduzierte Angebot nicht überschreitet

Grundbucheintrag verpflichtet Bauherrschaft bei wiederholtem Abweichen von den Vorgaben den Pflichtbedarf nachzuweisen bzw. die Ersatzabgabe abzugelten. Aber keine Flächenvorhaltung oder finanzielle Sicherstellung im Voraus.

Im Rahmen PPV96 als Ausnahmegewilligung (Art. 8, Abs.3), im Rahmen PPV2010 als Normalfall (Art. 8, Abs. 5) möglich

Rege Nachfrage nach autoarmen Nutzungen

Bewilligte autoarme Nutzungen seit 2010:

- ca. 10 Projekte
- >1000 Wohnungen sowie DL/Gewerbe, Gastro, Freizeit

Projekte in Planung/Abklärung:

- ca. 10 Projekte
- >1100 Wohnungen sowie DL/Hotel, Gastro, Freizeit

Realisiert und in Betrieb ist noch kein Projekt.

Beispiel Sihlbogen, Leimbach



Baugenossenschaft Zurlinden erstellt ca. 200 Wohnungen + Gewerbeflächen bei S-Bahnhaltestelle Leimbach.

- Statt 133 nur 67 Bewohnerparkplätze
- ZVV-Abo im Mietpreis inbegriffen (Railcheck)
- Mobility Standort
- Velodienstleistungen
- vertragliche Bestimmungen bezüglich Autobesitz

Beispiel Kalkbreite, Aussersihl

Baugenossenschaft Kalkbreite erstellt ca. 100 Wohnungen, Läden, Gewerbeflächen, Kino.

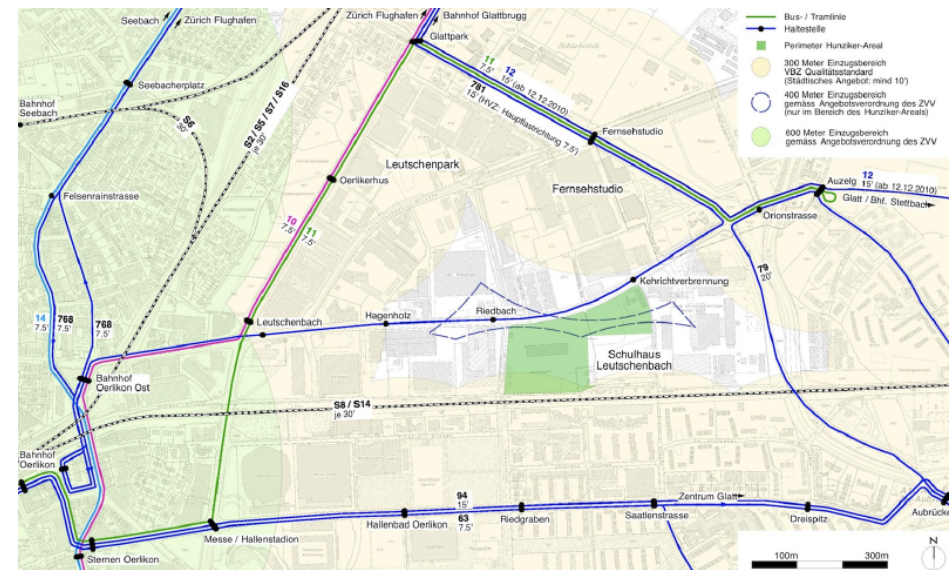
- Minimum 33 PP; Angebot 2 PP auf dem Areal, 10 weitere auf Nachbarareal
- Vertrag mit Autofreiheitsklausel
- Reception, Anmeldepflicht für Besucher/Kunden mit Auto
- Velodienstleistungen
- Mobilitätsfonds



Beispiel Mehr als Wohnen, Leutschenbach

Baugenossenschaft «Mehr als Wohnen» erstellt 370 Wohnungen, Schule, Hotel, Läden, Büros.

- Minimum 383 PP; Angebot 168 PP
- 1340 Veloabstellplätze
- Vermietung nur an Personen ohne eigenes Auto
- ÖV-Anreize Angestellte



Programm «Stadtverkehr 2025» - Ausblick Ausgleichsmechanismus Blaue Zone-PP – private Wohnparkplätze

Festlegen eines Ausgleichsmechanismus zwischen

- Erstellung privater Wohnparkplätze für Neu-/Umbauten und
- Abbau Abstellplätze Blaue Zone-Plätze in Quartierstrassen.

Ermöglicht

- Velospuren in Gegenrichtung
- Anlage von Alleen
- mehr Güterumschlagplätze
- grosszügigere Fussgängerbereiche

Abbau Dominanz Autoverkehr in Quartierstrassen, Aufwertung zu Strassenräumen mit Aufenthaltsqualität.

Wohnquartiere: Verlagerung der Strassenparkierung auf Privatgrund



Aufwertung der Strassen zu attraktiven Stadträumen



Fazit

- das Auto spielt bei immer mehr Leuten in den Städten eine immer geringere Rolle
- das Parkplatz-Angebot im öffentlichen und privaten Raum in Wohnquartieren ist zunehmend überhöht. Wohn-Parkplätze werden zum Investitionsrisiko
- neben der Anpassung der Vorschriften zur Erstellung privater Parkplätze besteht Handlungsbedarf in den Quartierstrassen: der Abbau von Strassenparkplätzen ermöglicht die Umgestaltung und Aufwertung der Quartierstrassen zu öffentlichen Räumen.