Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 16 (2003)
Heft: 8

Artikel: Stapellauf des Fahrtenmodells : Streit um Parkplätze
Autor: Hornung, René
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-122159

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

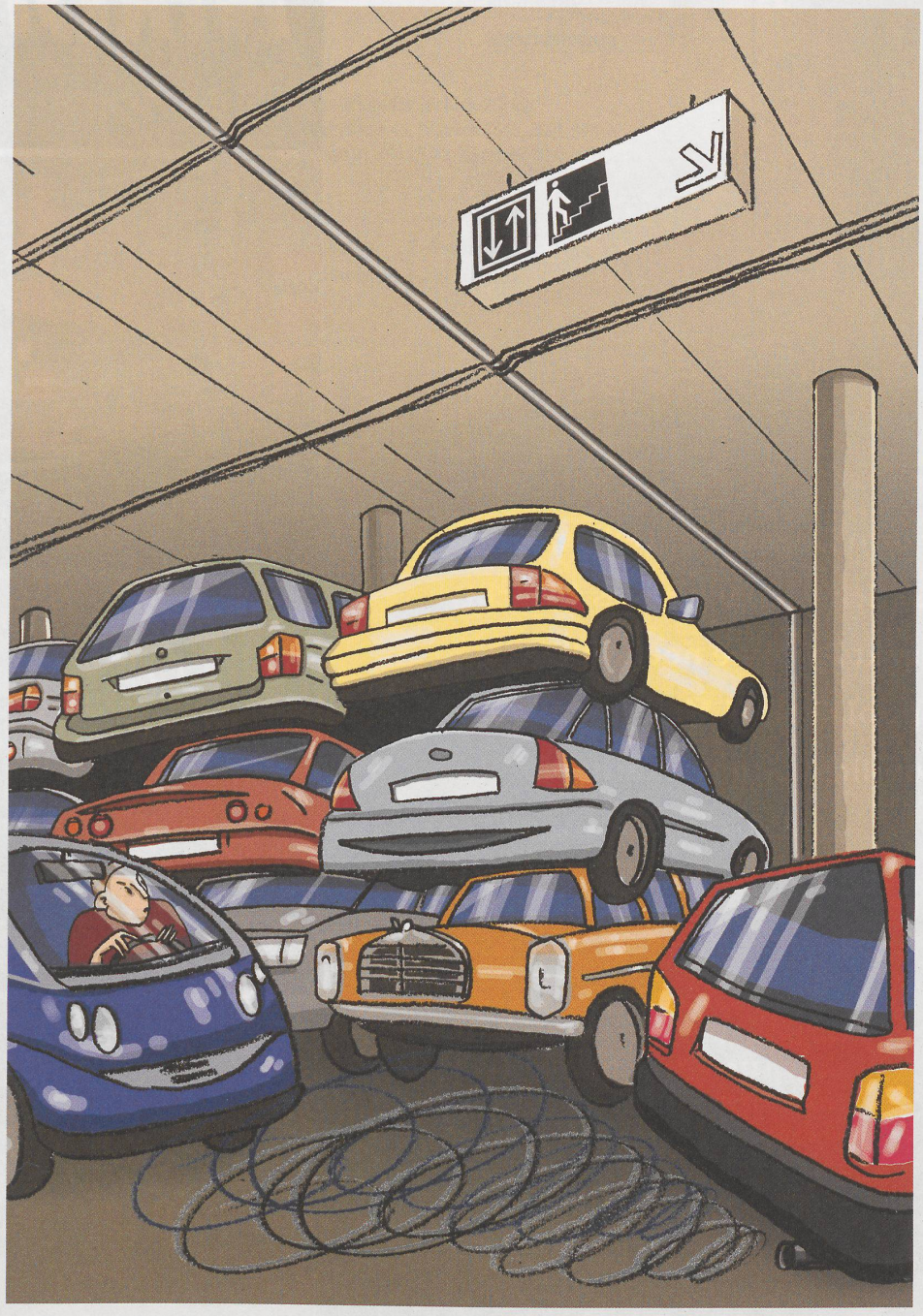
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Stapellauf des Fahrtenmodells

Text: René Hornung
Illustration: Norbert Frei



Streitpunkt Parkplätze: Die Investoren wollen möglichst viele, die Umwelt- und Baubehörden zwingen zu Abstrichen. Der Konflikt um die Anzahl Fahrten, Abstellplätze und deren Nutzung soll mit dem Fahrtenmodell gelöst werden.

Ein Begriff macht die Runde unter Planern: das Fahrten- oder Fahrleistungsmodell. Es will die Zuteilung und Bewirtschaftung der Parkplätze flexibilisieren – im Detail wird darunter allerdings Unterschiedliches verstanden: Die Kantone Bern und Solothurn operieren in den Richtplänen mit dem Fahrleistungsmodell, um einen grösseren Spielraum für publikumsintensive Einrichtungen zu bekommen. Investoren in der Stadt Zürich wollen Parkgaragen flexibler nutzen. Die Umweltverbände achten darauf, dass das Modell Emissionen begrenzt und nicht mehr Fahrten zulässt als die bisherige, konventionelle Zuteilung der Plätze (bisherige Normen). «Der Begriff ist noch dispers», fasst denn auch Urs Meier, Teilhaber von Planpartner Zürich, zusammen. Er plädiert für das neue Instrument, weil sich damit eine ‹Positivplanung› machen lasse: Wenn für eine Region die verträgliche Anzahl Fahrten festgelegt werden könne, werde rascher klar, wo es noch ein neues Shoppingcenter oder eine Freizeitanlage ertrage.

Das Fahrtenmodell ist aber erst Begriff und noch Trockenübung. Erstmals rechtsgültig realisiert wird es ab Herbst für die beiden Parkgaragen der ETH Hönggerberg mit total 1170 Plätzen. Für den Ausbau der Schule hatte die Stadt Zürich von der ETH gefordert, es dürfe nicht mehr als 2000 Ein- und Ausfahrten pro Tag geben. Die im Probelauf durchgeführten Zählungen vor den Sommerferien zeigen, dass der Plafond im Moment nicht erreicht wird. Die Spitzenwerte lagen bei 1100 Fahrten pro Tag. Die Garagen haben allerdings eine erhebliche Reserve und waren bisher praktisch nie voll belegt. Mit den zusätzlichen Bauten wird dies aber ändern und die Zahl der Fahrten wird deutlich zunehmen.

Pionierkanton Bern

Entwickelt wurde das Fahrleistungsmodell zuerst im Kanton Bern. Dort wurden die Richtplanung und der Massnahmenplan zur Luftreinhaltung gleichzeitig revidiert und dabei miteinander verflochten. Der Berner Richtplan, der im letzten Jahr in Kraft trat, legt nun die Standorte für publikumsintensive Anlagen fest. «Er schafft Anreize, Standorte zu bevorzugen, die möglichst kurze Fahrten auslösen und die auch mit dem öffentlichen Verkehr oder mit dem Velo erreichbar sind», so Bettina Hamel vom Amt für Gemeinden und Raumordnung. Das Berner Fahrleistungsmodell mache so eine Konzentration der Standorte möglich, weil es indirekt auch den Modalsplit – wer fährt wie zum Standort – berücksichtige. Die Grundlagen bewährten sich, denn sie bieten Investoren und Umweltverbänden eine verlässliche Basis, so die Planungs-Fachfrau. Dank der Gesamtsicht gebe es eher weniger Einsprachen, Investitionen an den geeigneten Standorten könnten schneller umgesetzt werden. Die Modelle geben jeweils einen Tagesdurchschnitt von Fahrten vor, der über ein halbes oder ein ganzes Jahr einzuhalten ist. Doch die Massstäbe sind unterschiedlich. Planer Urs Meier warnte kürzlich in Solothurn vor zu kleinen

Mit dem Fahrtenmodell werden die Parkplätze für den Gewerbe- und Einkaufsverkehr doppelt und mehrfach ausgelastet.

Kontingenten, die aus dem «Herunterrechnen der Kyoto-Ziele» entstünden. Damit vergraule man einerseits die Investoren, andererseits geraten Standorte in Konflikt mit solchen in grosszügigeren Nachbarkantonen. Meier möchte mit dem Fahrtenmodell zentrale Standorte fördern, aber auch erreichen, dass Alt- und Neubauten bezüglich Parkplatzplanung und -nutzung mindestens annähernd gleich behandelt werden. Ein bestehendes Einkaufszentrum auszubauen, ohne den Altbestand an Parkplätzen massiv reduzieren zu müssen, sei doch klüger, als an einem neuen Standort die Belastungen neu zu generieren.

Aushandeln in Zürich Nord

Während Bern und Solothurn das Fahrleistungsmodell in der Richt- und Regionalplanung einsetzen, wird es in der Stadt Zürich als Zusatz zur Parkplatzverordnung gebraucht. In der Stadt, wo Parkplätze immer zu knapp sind und wo, je nach Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, meist nur ein Bruchteil der in der Verordnung festgehaltenen maximalen Zahl gebaut werden darf, hofft man, die Parkplätze flexibler nutzen zu können. Zwei Jahre lang hatte Alex Beck, Projektleiter der ABB Immobilien, für die Parkplätze in Zürich-Nord mit dem Hoch- und Tiefbauamt und der Umweltfachstelle der Stadt Zürich eine flexible Bewirtschaftung der Parkhäuser ausgehandelt. Das Resultat: Verzicht auf fest zugewiesene Plätze für Gewerbe, Einkaufs- oder Freizeitverkehr. Nur Bewohner können Plätze reservieren. Der Vorteil: Die Doppel- oder Mehrfachnutzung. Am Samstag stehen dem Shoppingcenter auch die Büroparkplätze zur Verfügung, abends kann zum Beispiel das geplante Casino die Shopping- oder Büroplätze nutzen.
Damit dies nicht zur überbordenden Belastung führt, erfasst ein Leitsystem alle Fahrten in und aus den neun Parkgaragen mit im Endausbau 1735 Plätzen. Wird die festgelegte Zahl der Fahrten überschritten, müssen die Betreiber der Parkhäuser happige Bussen von Zehntausenden von Franken zahlen. «Die Bewirtschaftung und die aufwändigen Kontrollen bringen neben betrieblichen Vorteilen für die Nutzer aber auch höhere Tarife», so Alex Beck.
Gabi Petri, Leiterin der Geschäftsstelle des VCS Zürich, ist skeptisch: «Der Wechsel zu diesem dynamischen Modell erfolgt ohne gesetzliche Grundlage. Das Modell hat viele Unbekannte und der Vollzug ist diffus. Zudem kann man immer wieder daran schrauben.» Die herkömmliche Parkplatzverordnung führe zu klareren Lösungen. Dennoch ist der VCS bereit, über das Fahrtenmodell zu verhandeln. Stadt Zürich und ABB als Vertreter der Investoren in Zürich-Nord konnten sich zwar auf das Prinzip einigen, doch nun wird über die konkreten Zahlen gestritten. Die Behörde gestand im März dieses Jahres für den Endausbau den neun Parkhäusern 8000 Fahrten als durchschnittlicher Tageswert pro Semester zu. «Die gegenüber der Vereinbarung mit der Stadt Zürich verschärften Auflagen stellen eine sinnvolle Weiterentwicklung des Areals in Frage», hält Alex Beck, Projektleiter der ABB Immobilien AG, fest. «Aus Umweltsicht ist diese Fahrtenzahl nicht begründet, weil für die künftigen Bauetappen die Nutzungen noch gar nicht bekannt sind. Die Fahrtenzahl, die dafür in Kauf zu nehmen ist, muss zuerst konventionell errechnet werden. Noch fehlt die Grundlage für die Berechnung», entgegnet Gabi Petri. Ihr Verband will auch eine im Laufe der Jahre sinkende Maximalzahl an Fahrten verankert haben. Beide Seiten haben denn auch rekurriert. Jetzt stehen neue Verhandlungen bevor, denn niemand mag das Fahrtenmodell leichtfertig über Bord werfen. Und in der Praxis funktioniere das Modell bereits recht gut, weiss Alex Beck. Die bestehenden vier Parkhäuser in Zürich-Nord werden bereits nach dem Modell probehalber bewirtschaftet.

Bisherige Normen

Während früher eine Minimalzahl von Parkplätzen vorgeschrieben wurde, ist man inzwischen überall zur Begrenzung der Maximalzahl übergegangen. Parkplatzverordnungen und Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) sind der Massstab. Deren Zahlen sind allerdings ‹gummig›, denn die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr beeinflusst die Zahl der bewilligten Parkplätze. In Zürich-Nord und Sihlcity dürfen beispielsweise im Vergleich zu schlecht erschlossenen Standorten nur vierzig Prozent der Plätze erstellt werden. Nach den VSS-Normen braucht es pro Wohnung im Mehrfamilienhaus mindestens einen Parkplatz, darüber hinaus zehn Prozent als Besucherplätze. Für Firmen rechnen die VSS-Normen mit 0,6 Parkplätzen pro Arbeitsplatz. Für Einkaufszentren ist die Fläche massgeblich. Pro 100 m² Verkaufsfläche variieren die Empfehlungen aber zwischen 3 und 17 Parkfeldern.

Spagat Auto-Umwelt

Zürich-Nord zeigt es exemplarisch: Der Versuch, flexiblere Nutzung und Umweltschutz unter einen Hut zu bringen, wird zum Spagat. Die meisten Vorhaben sind entweder im Rekurs stecken geblieben oder befinden sich noch im Planungsstadium wie das Maag-Areal und das Hardturmstadion in Zürich oder die Überbauung Westside in Bern-Brünnen. Auch dort, in Bern, sind bei der Umsetzung des Richtplans die gleichen Diskussionen losgebrochen wie in Zürich-Nord: Die vorgegebene Zahl mit 6000 Fahrten im Tagesdurchschnitt (sie entsprechen rechnerisch 57 000 Autokilometern) bewogen auch in Bern den VCS zu einer Einsprache. Im Moment verhandeln die Investoren, darunter Migros mit einem Freizeit- und Badepark und einem Einkaufszentrum, mit Behörden und VCS, ob die 1100 Parkplätze zu viel oder zu wenig sind und ob damit der Fahrtenplafond eingehalten werden kann.
Neben dem Hönggerberg gibt es einzig für die kommende Zürcher Überbauung Sihlcity auf dem Areal der ehemaligen Sihl-Papierfabrik ein rechtsgültiges Fahrtenmodell. Für diese Überbauung gilt nach einem Rekurs des VCS eine Vereinbarung mit der Bauherrschaft. Das künftige Parkhaus mit seinen über 800 Plätzen bleibt fürs Einkaufszentrum, für Büro- und Gewerbe-Mitarbeiter und abends fürs Kino frei zugänglich. Es wird keine ausgeschiedenen Plätze geben, obwohl deren Gesamtzahl aus einer traditionellen Berechnung stammt: Diese führte zu 560 Kunden- und Besucherplätzen und weiteren 245 Bewohner- und Beschäftigtenplätzen. Für Sihlcity konnte der VCS aushandeln, dass die Fahrten innerhalb der ersten fünf Betriebsjahre von 10 000 auf 8800 pro Tag sinken. Möglich werden soll dies dank mehr öffentlichem Verkehr. Und in der Vereinbarung zwischen Investoren und VCS sind auch die minimalen Parkgebühren und Massnahmen geregelt, falls der Plafond nicht eingehalten werden kann.
Für den VCS ist der Vollzug der Knackpunkt aller Fahrtenmodelle: «Kann man bei Nichteinhalten eines Plafonds das Tor wieder wasserdicht machen?», fragt Gabi Petri. Und sie fordert: «Nützt alles nichts, müssen die Plätze wieder konventionell nach Nutzungen zugeteilt werden.» Problematisch sei auch, dass sich das System nur an die Parkhausbetreiber richte, die Autofahrer aber bekämen kein Signal, ausser vielleicht einmal eine Gebührenerhöhung. Das Fahrtenmodell trage also wenig dazu bei, damit sie ihr Verhalten ändern und das Auto zu Hause lassen. •