

8.3 Mehrfachnutzung

8.3.1 Neu-Oerlikon

Fokusthema	<input type="checkbox"/> Parkplatzstellungspflicht <input type="checkbox"/> Räumliche Differenzierung <input checked="" type="checkbox"/> Mehrfachnutzung <input type="checkbox"/> Zentrale Parkierungsanlagen
Gemeinde	Stadt Zürich, Kanton Zürich
Kontext	<p>Zürich ist die bevölkerungsreichste Stadt der Schweiz und eines ihrer wirtschaftlichen Zentren. In der Stadt leben 400'000 Menschen (2018) und 472'000 gehen dort ihrer Arbeit nach (2016). Entsprechend ist Zürich eine der Agglomerationskerngemeinden (Hauptkern).</p> <p>Ihre Rolle wird auch in der Verkehrsinfrastruktur sichtbar. Innerhalb der Stadt und teils auch in den angrenzenden Regionen besteht ein dichtes Tram- und Busnetz. Hinzu kommt das grösste S-Bahn-Netz des Landes, welches zahlreiche Verbindungen ins Umland herstellt. Auch überregional stehen zahlreiche Bahnverbindungen zur Verfügung.</p> <p>Über die A1, A3, A4 und A51 ist sie auch sehr gut mit dem Strassennetz erschlossen.</p>

Beschreibung Der neu entstandene Stadtteil Neu-Oerlikon ist ein Gebiet mit hoher Nutzungsdichte und intensiver Mischung der unterschiedlichsten Nutzungen. Neben Verkaufsfächen sind auch Praxen, Büros und weitere Dienstleistungen sowie Wohnnutzungen mit verschiedenen Ausprägungen (u.a. Altersheim) vorhanden.



Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist sehr gut, denn der Stadtteil grenzt im Süden an den Bahnhof Oerlikon. Aus diesem Grund ist der rechnerische Parkplatzbedarf gemäss Parkplatzverordnung (PPV) der Stadt Zürich minimal. Demnach hätten für das Einkaufszentrum «Center Eleven», welches im Baufeld/ Teilgebiet D4 und D5 liegt, nur sehr wenig Stellplätze erstellt werden können. Durch die Gesamthafte Betrachtung des Stadtteils und die Nutzung der Sonderbauvorschriften konnte für die Nutzung der Parkplätze eine Flexibilisierung erreicht werden, indem der grösste Teil der angebotenen Parkfelder für verschiedene Nutzungen zur Verfügung steht (Mehrfachnutzung). Um das Ziel der PPV – eine Lenkung der Verkehrsmittelwahl zugunsten einer Emissionsreduktion – dennoch zu erreichen, wird mit einem Fahrtenmodell die effektive Anzahl Fahrten überwacht, welche im Gebiet entstehen oder enden. Zu diesem Zweck werden die Ein- und Ausfahrten der sieben Parkhäuser im Perimeter lückenlos erfasst und dokumentiert. Mittels Immissionsberechnungen wurden die maximal zulässigen Fahrtenzahlen festgelegt, sodass eine Grenzwertüberschreitung vermieden wird. Werden die definierten Plafonds überschritten, sind Sanktionsmassnahmen zu treffen (Preisanpassungen etc.).

Mit dem Modell haben die Nutzer eine höhere Parkplatzverfügbarkeit, während gleichzeitig ein besseres Controlling der Verkehrs- und Umweltbelastungen möglich ist, als bloss über die Beschränkung der Parkplätze.

Erfahrungen

Eine erste Einführung des Fahrtenmodells im Perimeter Neu-Oerlikon erfolgte im Jahr 2003. Nach einem Baurekurs folgte eine Überarbeitungsphase mit intensiven Verhandlungen zwischen den verschiedenen Beteiligten. 2018 wurde das Modell rechtlich verankert.

Das System ist sehr komplex, da eine Vielzahl von Grundeigentümern und Nutzern betroffen ist. Daher wurde seitens der Stadt Zürich die Bedingung gestellt, nur einen Ansprechpartner bezüglich Parkierung in dem Gebiet zu haben. Die Grundeigentümer schlossen sich zu diesem Zwecke zu der Gesellschaft «Parking Neu-Oerlikon AG» zusammen.

Die ersten Erfahrungen zeigten, dass trotz der relativ hohen Komplexität der Betrieb organisatorisch und technisch möglich ist. Bisher mussten keine Sanktionsmassnahmen umgesetzt werden, da die Plafonds nicht erreicht wurden.

Referenz

– Sonderbauvorschriften für das Gebiet Neu-Oerlikon, AS Nr. 700.220, Art. 27 – 27i
