

## **Bessere Parkplatz-Nutzung dank Fahrtenmodell? Konzeptionelle Überlegungen am Beispiel Zürich West**

Das Fahrtenmodell funktioniert ähnlich wie das Punkteabonnement des Skilifts: Den AutomobilistInnen stehen keine fix zugeteilten Parkplätze zur Verfügung, sondern so genannte Zufahrtsberechtigungen. Diese Kontingentierung, gekoppelt mit einem Parkleitsystem, soll zu einer besseren Nutzung der Parkplätze führen. Die Idee des Fahrtenmodells wurde im Entwicklungsgebiet Zürich Nord entwickelt. Auf dieser Basis hat die Stadt Zürich die Idee für das Gebiet Zürich West weiterentwickelt. Dieses Konzept sieht unter anderem vor, zur Kontrolle des Autoverkehrsaufkommens für einzelne Teilgebiete ein Maximum an erlaubten Fahrten vorzuschreiben.

### Weitere Informationen:

Tiefbauamt der Stadt Zürich

[www.stadt-zuerich.ch/taz](http://www.stadt-zuerich.ch/taz)

16. August 2002



## Inhaltsverzeichnis

1.	Täglich 2 ½ Fahrten für den Mieter	3
2.	Ausgangslage in Zürich West	6
3.	Fahrtenmodell	8
4.	Rechtliche Rahmenbedingungen für Fahrtenmodelle	10
5.	Mögliches Konzept eines Fahrtenmodells Zürich West	15
6.	Gründung einer Betriebsgesellschaft	19
7.	Unterstützende Massnahmen im Umgang mit gesättigtem Strassennetz	20
8.	Weiteres Vorgehen	21



**Tiefbauamt der Stadt Zürich**  
Verkehrsplanung

Amtshaus V  
Werdmühleplatz 3  
Postfach  
8023 Zürich  
Telefon 01 216 27 22  
Fax 01 216 27 14  
e-mail [verkehrsplanung@taz.stzh.ch](mailto:verkehrsplanung@taz.stzh.ch)

Januar 2001 / A. Fellmann / R. Ott



**Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich**  
Umweltschutzfachstelle

Walchestrasse 31  
Postfach  
8035 Zürich  
Telefon 01 216 43 31  
Fax 01 362 44 49  
e-mail [usf@gud.stzh.ch](mailto:usf@gud.stzh.ch)

Januar 2001 / K. Tschanz / D. Gerber

## 1. Täglich 2 ½ Fahrten für den Mieter <sup>1</sup>

*Zürich-Nord wird zum Zentrum eines einzigartigen Experiments: Private führen ein Fahrtenmodell ein, um Parkplätze besser zu nutzen.*

Es ist Feierabend, Mieter Altherr kehrt von der Arbeit ins Zentrum Zürich-Nord zurück. Beim Max-Bill-Platz zeigt ihm das Parkleitsystem den Weg ins nächste Parkhaus: "Cityport, 13 freie Plätze." Altherr ist zufrieden. Meistens hats um diese Zeit nur noch im Jungholz Platz, dieses Parkhaus aber liegt etwas weit entfernt vom Ententeich - der Siedlung, in die Altherr schon im Jahr 2004 eingezogen ist. Mieter Altherr steuert seinen Wagen durch die Therese-Giehse-Strasse. An der Parkhaus-schranke angelangt, hält er den Badge an den Automaten. "Herzlich willkommen, Sie haben noch 12 Zufahrten bis Semesterende" sagt die elektronische Stimme. Altherr nickt. Das müsste reichen. Nicht so wie im letzten Halbjahr, als er einen saftigen Zuschlag bezahlen musste, weil er das Kontingent überzogen hatte.



### Start im nächsten Oktober

Szenen wie diese sind keine ferne Zukunftsmusik. Sie spielen sich im Entwicklungsgebiet Zentrum Zürich-Nord (ZZN) schon sehr bald ab. In den nächsten Tagen werden verschiedene Grundeigentümer mit der Stadt eine Vereinbarung für ein neuartiges Parkplatzregime unterschreiben. Es heisst Fahrtenmodell und bedeutet, dass nicht wie normalerweise fixe Parkplätze an die Nutzer vergeben werden, son-

<sup>1</sup> Autor: Marc Zollinger, Tages Anzeiger vom 22.11.00

dern lediglich die Zufahrtsberechtigungen zu den Plätzen. Es funktioniert also wie ein Punkteabonnement für den Skilift.

Der Versuch startet am 1. Oktober 2001 und ist auf zehn Jahre befristet. Das Fahrtenmodell gilt für 2000 Parkplätze, die auf 9 Parkhäuser verteilt sind. Beim Start im nächsten Oktober werden 3 Parkhäuser in Betrieb sein, die anderen kommen später etappenweise dazu (siehe Grafik). Das Versuchsgebiet umfasst den südöstlichen Bereich des neu entstehenden Stadtteils in Zürich-Oerlikon. Die Parkplätze im übrigen Zentrumsgebiet werden konventionell bewirtschaftet.

Initiantin des neuen Modells ist die ABB Immobilien AG, die grösste Grundbesitzerin im ZZN. Sie war Anfang der 90er-Jahre an den Verhandlungen mit der Stadt beteiligt, an denen über die Parkplatzzahl gefeilscht wurde. Insgesamt 11 000 Plätze forderten die Grundeigentümer, 4000 liess die damalige Hochbauvorsteherin gelten, da es im Gebiet nicht mehr Verkehrsbelastung vertragen. "Wir bissen damals in den sauren Apfel, weil wir nicht gleich das ganze Bauvorhaben gefährden wollten", sagt Renzo Fagetti, Direktor der ABB Immobilien AG. Doch als es um die konkrete Umsetzung ging, habe man realisiert, dass die Parkplatzfrage in eine Sackgasse führe. Das Coop-Einkaufszentrum etwa, das im April 2001 eröffnet wird, hätte mit seiner Fläche von 16 000 Quadratmetern lediglich 40 Parkplätze erhalten.

"Als wir spürten, wie eng das Korsett ist, mussten wir reagieren", sagt Fagetti. Das Ziel: mehr Flexibilität bei der Parkplatzbewirtschaftung, ohne die Anzahl an Plätzen zu erhöhen. Die Frage: Wie kann das knappe Gut besser ausgelastet werden? Die Idee: Ein Parkplatz kann theoretisch von mehreren Nutzern gebraucht werden. Angestellte parkieren das Auto vorwiegend tagsüber, Kinobesucher abends, Mieter abends und nachts. Die Parkplätze werden so bei einem breiten Nutzermix zu den unterschiedlichsten Stunden gebraucht, im Modellfall sind sie rund um die Uhr belegt. Ganz im Gegensatz zur üblichen Parkplatzbewirtschaftung, wo ein Parkfeld einem Nutzer zugewiesen wird.

### **Einen Platz 16-mal nutzen**

Eine freie Wahl der Parkplätze ohne weitere Einschränkung würde allerdings dem Verkehr Tür und Tor öffnen, Umwelt und Bevölkerung wären übermässig belastet. Als Regelwerk greift nun das Fahrtenmodell ein: Je nach Nutzung steht dem Automobilisten eine gewisse Anzahl an Fahrten zur Verfügung. Die Zahl ist nicht einfach aus der Luft gegriffen: Sie wurde von der Umweltschutzfachstelle der Stadt Zürich erarbeitet und wird als SVP bezeichnet - die Abkürzung für Spezifisches Verkehrspotenzial. Wohnen etwa verfügt über ein SVP von 2 1/2. Das heisst: Bei einem Mieterparkplatz ist durchschnittlich mit 2 1/2 Fahrten pro Tag zu rechnen. Ein Parkplatz eines Büroangestellten verursacht 3 1/2 Fahrten, bei einem Hotel gibts 4, beim Unterhaltungsbetrieb 10 und beim Einkaufszentrum 16.

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für das Fahrtenmodell ist die zentrale Bewirtschaftung eines grösseren Gebiets. Im Zentrum Zürich-Nord wird dies die ABB Immobilien AG übernehmen. Sie ist verantwortlich für die Betriebsorganisation, gestaltet die Tarife, verteilt die Nutzungsrechte, garantiert die Umsetzung des Fahrtenmodells. Sie führt einmal im Jahr die Parkplatzbörse durch, an welcher die Fahrten vergeben werden. Sie kontrolliert, ob die Mieter das Kontingent auch einhalten und verteilt Bussen, wenn die zugewiesene Fahrtenzahl überschritten wurde.

Die Kontrolle geschieht via Computertechnologie: Die Benutzer erhalten einen Badge, der ihnen Zugang verschafft und alle Daten speichert. Dieses System ermöglicht ganz detaillierte Zugangsberechtigungen. Ein Beispiel: Ein Angestellter kann mit dem Badge nur werktags von 8 bis 18 Uhr parkieren, am arbeitsfreien Mittwoch öffnet sich die Schranke nicht, und wenn er das Auto unberechtigterweise über Nacht oder übers Wochenende stehen lässt, gibts einen happigen Zuschlag.

So bestechend das neue Modell klingt - der VCS ist skeptisch. VCS-Geschäftsführer Markus Knauss sieht Probleme bei der konkreten Umsetzung: Die Beschränkung auf die zulässige Fahrtenzahl sei bei diesem Modell äusserst schwierig. "Wie will die ABB beispielsweise sicherstellen, dass nicht zu viele Coop-Kunden das Parkhaus benutzen?" Diese erhalten nämlich nicht via Badge Zutritt zum Parkplatz, sondern lösen am Automaten ein konventionelles Ticket.

### **Auch für Zürich-West**

Unklar sind zurzeit vor allem auch die juristischen Belange: Das Pionierprojekt bewegt sich vorerst noch auf unklarem Terrain, denn die Parkplatzverordnung von 1996 sieht keine Fahrtenkontingentierung vor. Auch in den vor vier Jahren festgesetzten Sonderbauvorschriften für das ZZN ist das Modell nicht enthalten. Die Stadt wird deshalb mit der ABB einen privatrechtlichen Vertrag abschliessen müssen, der im Baugesuch festgehalten wird. Die Stadt schaut trotz Fragezeichen mit grossem Interesse nach Zürich-Nord: Wenn der Versuch gelingt, soll das Fahrtenmodell gemäss Fachbereich Verkehrsplanung des Tiefbauamts auch in Zürich-West Einzug halten.

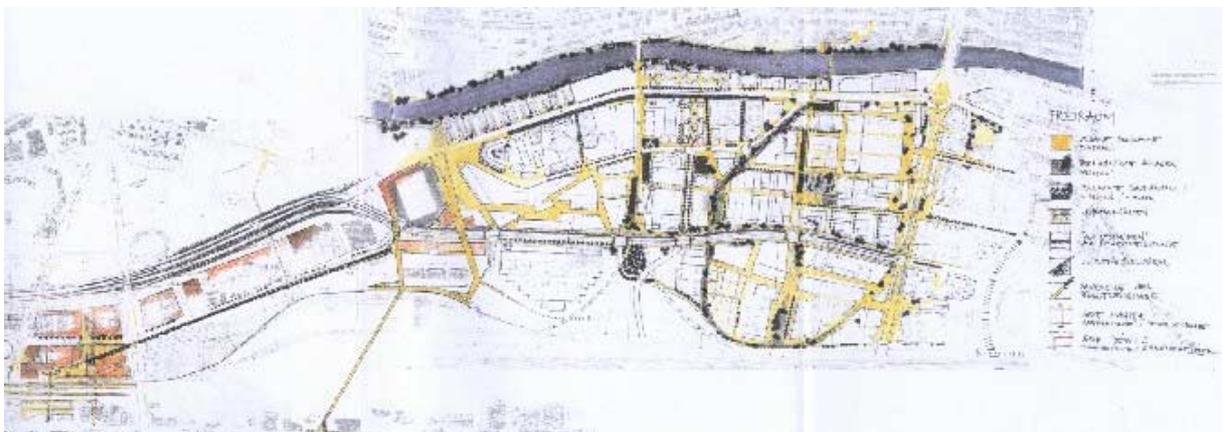
## 2. Ausgangslage in Zürich West

Das Gebiet Zürich West verfügt über eine gute Verkehrserschliessung – sechs S-Bahn-Linien, Flughafennähe und die Anbindung an die Nationalstrasse A1. Die künftige Verkehrserschliessung für den motorisierten Individualverkehr kennzeichnet sich aus durch eine Bündelung des Verkehrs auf Pfingstweidstrasse und Hardbrücke.

Die grossen Nutzungsverdichtungen und die erstrebte Urbanität und Lebensqualität in Zürich West führen zu Konfliktpotenzial im Verkehrsbereich, denn hohe Nutzungsdichten erzeugen in hohem Mass motorisierten Individualverkehr. Aus Sicht der Stadt- und Umweltverträglichkeit, wie auch aus wirtschaftlicher Sicht, ist ein übermässiges Ansteigen des Verkehrsaufkommens beim Individualverkehr aber nicht wünschenswert. Verkehrszusammenbrüche auf den beschränkten Strassenflächen wären die Folge.



Um einen grossen Anteil des neu erwarteten Verkehrsaufkommens umweltverträglich abwickeln zu können, sind für Zürich West deshalb auch ein deutlicher Ausbau des öffentlichen Verkehrs gemäss Richtplan der Stadt Zürich, eine grösstmögliche Durchlässigkeit des Gebiets für den Fuss- und Veloverkehr, die Beschränkung der Parkplatzzahlen, Car-Sharing-Konzepte (bzw. Standorte) und Citylogistik-Konzepte geplant<sup>2</sup>.



<sup>2</sup> Verkehrs- und Parkierungskonzept Zürich West, Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung, Dezember 1999

Obwohl diese Massnahmen dem Funktionieren einer Stadt und der Erschliessung dienen und für eine optimale Standortqualität ausschlaggebend sind, ist aus Sicht der Investoren die nötige Beschränkung der Parkplatzzahlen durch die Parkplatzverordnung und die nutzungsspezifische Zuteilung der Parkierungsflächen meist eine zu drastische Massnahme. Für die Behörden ist sie aber mitunter einziges Mittel, um das Fahrtenaufkommen des motorisierten Individualverkehrs einigermaßen in den Griff zu bekommen.

Ein flexibleres Instrument wird in diesem Bericht detaillierter beschrieben. Es handelt sich um das in Kapitel 1 erwähnte Fahrtenmodell, das auf die Wünsche einer nachhaltigen Entwicklung eingeht und die heftige Diskussion um die Parkplatzzahlen entschärfen kann, indem ein Fahrtenplafond für Gesamtareale, Planungsgebiete oder verkehrsintensive Einzelnutzungen eingeführt werden soll. Der Bericht soll offene Spielräume, Risiken und Chancen aufzeigen als Input und Grundlage für gemeinschaftliche flexible Lösungen unter Privaten. Dazu sind klare Aussagen zu Rahmenbedingungen auf Seite der Stadt wie z. B. die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung als Grundvoraussetzung nötig.

### 3. Fahrtenmodell

#### 3.1 Warum ein Fahrtenmodell?

Einfluss auf die Stauanfälligkeit, den Verkehrsfluss und die Belastung (Lärm, Luft) der städtischen Gebiete hat in erster Linie das von den geplanten und bestehenden Nutzungen induzierte Verkehrsaufkommen. Aus Sicht der Behörden ist deshalb vor allem das Aufkommen (Spitzenstunde, Tages- und Nachtverkehr) von enormem Interesse und nur in zweiter Priorität die Anzahl Parkplätze. Bei der strikten Anwendung der Parkplatzverordnung läuft der Weg aber umgekehrt; das Verkehrsaufkommen ist nur pauschal bei der Erarbeitung der Reduktionsstufen berücksichtigt worden. Diese pauschale Parkplatzbetrachtung beinhaltet gewisse Unsicherheiten, denn je nach Nutzungsart und -dichte kann das Verkehrsaufkommen frappant ändern. Bei neuartigen Nutzungen sind sogar zum Teil die spezifischen Verkehrsaufkommenswerte pro Parkplatz nur ungenügend bekannt. Für publikumsintensive Einrichtungen wie Kasinos, Fachmärkte, Multiplexkinos etc. wäre also mit der Festsetzung des zulässigen Fahrtenaufkommens (Fahrtenmodell) ein nachhaltiges Instrument für die Kontrolle des Verkehrsaufkommens eines bestimmten Gebiets über den gesamten Tag hinweg vorhanden. Dies dient der Gewährleistung der Erreichbarkeit und der Einhaltung von Umweltauflagen.

Ein weiteres Argument für ein Fahrtenmodell liegt in der Ausarbeitung des UVB für eine grössere Anlage. Die Untersuchung über die Auswirkungen auf das umliegende Gebiet stützt sich dabei nur rudimentär auf die Entwicklungen im benachbarten weiteren Umfeld ab. Die Auswirkungen werden somit von Projekt zu Projekt kumuliert, bis die gesetzlichen Grenzwerte erreicht sind. Eine eigentlich Gesamtbetrachtung wird dabei ausser Acht gelassen. Ein Fahrtenmodell über ein grösseres zusammenhängendes Gebiet kann diesen Mangel beheben und den Investoren eine Rechtsgleichheit gewähren.

Ein Fahrtenmodell bietet für alle Teilnehmenden Chancen wie zum Beispiel eine erhöhte Flexibilität bei der Parkplatzzuteilung und eine Gewährung von längeren Aufenthaltsdauern für grössere Dienstleistungszentren (mehr Parkplätze möglich, ohne mehr Fahrten zu produzieren), Handelbarkeit von Fahrten im gesamten Gebiet unter den Nutzern und die Gewährleistung einer funktionierenden Erschliessung.

Gewisse Risiken wie lokal zu hohe Belastungen an einzelnen Parkhauseingängen sind im Fahrtenmodell vertraglich auf ein Minimum zu beschränken z. B. mit Ein- und Ausfahrtsperren oder Nachtsperren (vgl. Zentrum Zürich Nord<sup>3</sup> und ETH Hönggerberg<sup>4</sup>):

---

<sup>3</sup> Zentrum Zürich Nord, Vereinbarung, Parkplatzkonzept für die Baufelder D1-D16, A1, A10, B1, B4, B7, B8, Stadt Zürich und Grundeigentümer, 2000

<sup>4</sup> Verkehrserschliessung ETH Hönggerberg, Vereinbarung, Stadt Zürich und ETH, 1998

	Stadt	Investoren	
<b>Anliegen</b>	Funktionalität der Stadt gewährleisten (Umwelt- und Wohnschutz durch Fahrtenbeschränkung im Individualverkehr unter Gewährleistung der wirtschaftlichen Entwicklung)	optimale Nutzung des beschränkten Parkplatzangebots und flexible Zuordnung der Parkierungsflächen (Parkleitsystem, Sammelgaragen ohne Nutzungszuteilung)	
	Konzentration verkehrsintensiver Nutzungen an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung und gleichberechtigte Behandlung aller Investoren	Funktionalität der eigenen Nutzung durch gute Erreichbarkeit (viele Parkplätze)	
	Minimierung der Verkehrsinfrastrukturbauten und der Kontrolle (Sammelgaragen ohne Nutzungszuteilung)	Minimierung der Erstellungskosten und der Betriebskosten (Sammelgaragen ohne Nutzungszuteilung)	
<b>Chancen Fahrtenmodell</b>	geringerer Aufwand beim Vollzug (Kontrolle der Nutzungszuteilung entfällt)	Flexibilität und bessere Effizienz (Nutzung der Parkplätze und Handelbarkeit unter den Nutzern)	
	Fahrtenplafond richtet sich nach verkehrlichen und umweltrelevanten Rahmenbedingungen	Weniger Parkflächen mit besserer Ausnutzung (Verfügbarkeit von Parkplätzen)	
	Minimierung der Parksuchfahrten (Parkleitsystem, Sammelgaragen ohne Nutzungszuteilung)	Vermeidung von Überkapazitäten und daraus resultierenden Verkehrszusammenbrüchen (Erreichbarkeit)	
		Mehr Parkfläche zur Verfügung, um längere Aufenthaltsdauern zu gewähren	
		Verkehrliche Entwicklung eines Gebiets mit einem einzigen UVB abgedeckt und somit für alle Eigentümer gleiche Rahmenbedingungen	
	<b>Risiken Fahrtenmodell</b>	Zulassung von Mehrfachnutzungen der Parkflächen	Setzung eines Fahrtenplafonds
		Zulassung von mehr Parkplätzen als dem Minimum aus der Parkplatzverordnung	Kontrolle der Fahrten (vor allem der Kunden)
	Lokale Gesamtbelastung an einzelnen Parkhäusern kann zum Teil zu gewissen Zeitpunkten erhöht sein, wenn keine Massnahmen ergriffen werden (Nachtverkehrs- oder Spitzenstundenbeschränkung); Massnahmen sind im Zusammenhang mit UVB zu konkretisieren	Gründung einer Betriebsgesellschaft an Stelle Einzellösungen	
	Anfechtung der Höhe des Fahrtenplafonds	Geeignete flankierende Massnahmen	
	Rechtliche Grundlage		

Gegenüberstellung von Anliegen, Risiken und Chancen für Investoren und Stadt

### 3.2 Ziel eines Fahrtenmodells Zürich West

Über kontrollierte Parkfelder und Parkhäuser soll im Sinn des Umweltschutzes, der Stadtfunktionalität und Erschliessungsqualität für den öffentlichen und privaten Verkehr eine Beschränkung der Fahrtenzahl erreicht werden, die den Grundeigentümern hinsichtlich der Bewirtschaftung einen Spielraum gewährt und im Rahmen der zugestandenen Fahrtenzahl die nutzungsunabhängige Bewirtschaftung ermöglicht.

## 4. Rechtliche Rahmenbedingungen für Fahrtenmodelle

### 4.1 Kantonaler und Regionaler Richtplan Zürich

Wo verdichtete Nutzungen und viele Aktivitäten nah beieinander liegen, treten meist Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte auf; deshalb sind vor allem dort aus Sicht des Umweltschutzes Massnahmen zur Reduktion der Immissionen notwendig. Umgekehrt ist es sinnvoll, stark verkehrserzeugende Aktivitäten gerade an Orten mit hervorragendem ÖV und Langsamverkehrs-Angebot wie in Zürich West anzusiedeln, um möglichst geringen MIV zu erzeugen<sup>5</sup>. Diese Strategie kann trotz örtlich übermässiger Belastung gemäss Berner<sup>6</sup>, Bieler<sup>7</sup> und Thuner<sup>8</sup> Lösungsansatz zu gesamtregional weniger Emissionen führen, wenn desgleichen die Zentren auf der grünen Wiese wegfallen.

### 4.2 Umweltschutzgesetz, Luftreinhalte- und Lärmschutzverordnung und Luftprogramm Kanton Zürich

Als eine Grundvoraussetzung im Zusammenhang mit Parkierungs- und Fahrtenaufkommen gilt nebst dem Raumplanungsgesetz des Bundes (RPG) und des Planungs- und Baugesetzes (PBG) des Kantons die eidgenössische Umweltgesetzgebung und das Luftprogramm des Kantons Zürich. Sie stützen im Wesentlichen auf die Bestimmung von Parkplatzzahlen ab. So zum Beispiel:

Parkplatzbeschränkungen bei Parkplätzen für die Belegschaft von Unternehmen gelten gemäss Bundesgericht und nach Luftreinhalteverordnung als vorsorgliche Emissionsbegrenzung bei Verkehrsanlagen<sup>9</sup>.

Massnahmen bei Kundenparkplätzen haben direkte Auswirkungen auf den Betrieb und können direkt gestützt auf das Umweltschutzgesetz erlassen werden.

Die Lärmschutzverordnung schreibt im Art. 9 vor, dass der Betrieb neuer oder wesentlich geänderter ortsfester Anlagen nicht dazu führen darf, dass durch die Mehrbeanspruchung einer Verkehrsanlage Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Die Massnahme „PV2 Parkplatzbewirtschaftung“ des Luftprogramms 1996 verlangte die Ausarbeitung und Ausscheidung regionaler Gesamtparkplatzzahlen für die Agglomeration Zürich. Sie sollten in den regionalen Richtplänen festgesetzt werden. Die Massnahme wurde aber mit dem Erfolgskontrollbericht 1998 als nicht möglich beurteilt und abgeschrieben. Die Baudirektion des Kantons Zürich ist aber beauftragt worden, Alternativen auszuarbeiten, welche insbesondere die Emissionen aus stark verkehrserzeugenden Nutzungen vermindern sollen<sup>10</sup>.

<sup>5</sup> Kantonales Luftprogramm, Zürich 1996

<sup>6</sup> Nutzungskonzept luftbelasteter Gemeinden, Herausforderung, Lösungsansätze und weiteres Vorgehen, Grundlagenbericht, Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, 1998

<sup>7</sup> Luftreinhaltung und Parkplatzplanung, Lösungsansatz am Beispiel der Stadt Biel, sig-maplan, Fachartikel strasse und verkehr Nr. 10, Oktober 1998

<sup>8</sup> Richtplan verkehrsintensiver Standorte, Region Thun, Juni 2000

<sup>9</sup> Parkraumbewirtschaftung zur Verkehrsreduktion?, André Pochet, Urs Inderbitzin, strasse und verkehr Nr. 2 Februar 2000

<sup>10</sup> Luftprogramm – Erfolgskontrollbericht 1998, Baudirektion Kanton Zürich, AWEL

### 4.3 Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich

Das Planungs- und Baugesetz (PBG) schreibt vor, dass die Gemeinden eine Parkplatzverordnung ausarbeiten müssen. Gemäss PBG §243 kann bei bestehenden Bauten und Anlagen ohne Zusammenhang mit Änderungen die Schaffung oder Aufhebung von Abstellplätzen verlangt werden, wenn der bisherige Zustand regelmässig Verkehrsstörungen oder andere Übelstände bewirkt oder wenn die Beschäftigtenparkplätze die festgesetzte Gesamtzahl erheblich überschreiten, d.h. grundsätzlich muss mit der Parkplatzverordnung die verkehrstechnische Funktionalität gewährleistet werden. Explizit werden im PBG bei der Parkierung und dem resultierenden Verkehrsaufkommen auch der Wohnschutz, das öffentliche Interesse, der Natur- und Heimatschutz und der Schutz von Luft und Gewässern erwähnt. Somit muss die Menge der generierten Fahrten im Endausbau so definiert werden, dass sich spätere, unökonomische Korrekturen erübrigen (Vorsorgeprinzip).

### 4.4 Parkplatzverordnung der Stadt Zürich

#### 4.4.1 Beschreibung

Die Parkplatzverordnung der Stadt Zürich<sup>11</sup> ist vorerst (nebst der Bau- und Zonenordnung BZO) das einzige Instrument, um konkret das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs in den Griff zu bekommen. Sie geht von einem realistischen Bedürfnis der Parkfläche für Einzelprojekte aus und regelt die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze, die Beteiligung an Gemeinschaftsanlagen und die Leistung von Ersatzabgaben bei Nicht-Erstellung. Gemäss Art. 3 hängt die Zahl der Abstellplätze von der Ausnützung und der Nutzweise des Grundstücks (Normalbedarf), vom Grad der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, der Zentralität der Lage, der Strassenkapazität (Erschliessungsqualität), der Einhaltung der zulässigen NO<sub>2</sub>-Werte der Luftreinhalteverordnung und den Anforderungen des Ortsbildschutzes ab.

Die Parkplatzverordnung unterteilt Zürich West in die Gebiete C und D, in denen aufgrund der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) unterschiedliche Reduktionsfaktoren zum Normbedarf gelten.

Stadt Zürich

#### Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung)

**Gebiete mit herabgesetzter Pflichtparkplatzzahl**  
(Plan gemäss Artikel 5, Abs. 1)

In den nachfolgenden Gebieten beträgt die Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Abstellplätze wegen der Erschliessungsqualität folgende Anteile am Normbedarf:

Gebiet A	Altstadt	minimal 10 %	maximal 10 %
Gebiet B	City	minimal 25 %	maximal 50 %
Gebiet C	Citysüdliche Gebiete, Zentren Gerlikon, Affoltern und Höngg	minimal 40 %	maximal 75 %
Gebiet D	Gürtelgebiete, Affoltern, Dürban, Seebach, Stäffelen, Zentren Wollmolen, Affoltern und Schwamendingen	minimal 80 %	maximal 100 %
Übriges Gebiet		minimal 80 %	maximal 100 %

Dieser Gebietsplan hat keine Rechtsverbindlichkeit. Massgebend für die Einteilung der Grundstücke ist der zur Verordnung gehörende Gebietsplan im Massstab 1 : 5000.

November 1996 01/02

<sup>11</sup> Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung), GRB 11. Dezember 1996, Stadt Zürich

Von den entsprechenden Reduktionsfaktoren sind Abweichungen nach oben und unten nur möglich:

- Für Fahrzeuge, die ausschliesslich Betriebszwecken dienen (angemessene Erhöhung der Parkplatzzahl)
- Für die Nutzweise Wohnen (Erhöhung bis 0,9 Parkplätze pro Wohnung)
- Für öffentliche Parkplätze auf Strassen und Plätzen, die mit einer grösseren Parkierungsanlage ersetzt werden können
- Aus wichtigen Gründen (z.B. Doppelnutzungen, sehr grosse Wohneinheiten, Parkplätze für Elektromobile, Schutz des Bodens vor Versiegelung, Natur-, Heimat- und Gewässerschutz) kann die Baubehörde Abweichungen zu den ermittelten Parkplatzzahlen bewilligen oder anordnen
- Bei einer Überschreitung der NO<sub>2</sub>-Werte (wie in einzelnen Teilen von Zürich West der Fall) reduzieren sich die Parkplatzmaxima auf 70% (Gebiet C) bzw. 95% (Gebiet D)

Die erforderlichen Abstellplätze sind in der Regel in einem Umkreis von 300m zu erstellen, in Reduktionsgebieten können die Distanzen angemessen verlängert werden.

#### 4.4.2 Öffentliche Parkierung

Prinzipiell wird das Parkierungsbedürfnis von Kunden und Besuchern durch die Parkplatzverordnung abgedeckt. Öffentliche Parkplätze werden nur zur Stärkung von eigentlichen Quartierzentren oder im Zusammenhang mit Kultur, Erholung, Sport und Tourismus zur Verfügung gestellt<sup>12</sup>. Von der öffentlichen Hand werden dem zu Folge für private Zwecke keine Parkplätze zur Verfügung gestellt, ausser dies sei ausdrücklich in einer Baubewilligung so ausgewiesen. Für Zürich West heisst dies, das von der öffentlichen Hand zur Verfügung zu stellende Parkplatzangebot hat sich auf ein Minimum zu beschränken.

#### 4.4.3 Umsetzung der Parkplatzverordnung

Einerseits teilt die Parkplatzverordnung die Parkierungsflächen konkret den einzelnen Nutzungen zu. Bei grösseren Parkierungsanlagen mit intensiven Verkehrsbebewegungen können die Parkplätze aber nur beschränkt nutzungsspezifisch bewirtschaftet werden (z.B. teilen Läden, Disco und Wellnessbad, die im selben Gebäudekomplex untergebracht sind, meist auch die Parkgarage). Dies ermöglicht eine Mehrfachnutzung der Parkflächen zu unterschiedlichen Tageszeiten und kann zu entsprechend höherem Verkehrsaufkommen führen, was aus städtischer Sicht nicht erwünscht ist. Ähnlich verhält es sich mit der Nutzung der Parkplätze für Desk-Sharing; ein Parkplatz wird dabei von mehreren Arbeitnehmern benutzt und erzeugt somit auch Mehrverkehr gegenüber einem klassischen Büroparkplatz.

Andererseits kann die Aufenthalts- und Verweildauer in grossen Freizeitkomplexen durchaus länger sein als bei einem Einzelobjekt, auf welches die Parkplatzverordnung abzielt. Eine höhere Anzahl zur Verfügung stehender Parkplätze könnte also zu gesamthaft kaum mehr Verkehr führen, als dies anhand der Parkplatzverordnung, die auf Einzelprojekte ausgerichtet ist, zu erwarten wäre.

---

<sup>12</sup> Entwurf zum kommunalen Richtplan der Stadt Zürich, Tiefbauamt, Verkehrsplanung, 2001

Je nach Nutzungsart der Parkierung sind also unterschiedliche Verkehrsaufkommen und Parkplatzbedürfnisse vorhanden. Bei ausgedehnten Öffnungszeiten und vermehrten Freizeitnutzungen am Abend kann der Verkehr zudem in den lärmempfindlichen Nachtstunden zunehmen (z.B. Kino, Casino). Mit einem Fahrtenmodell und flankierenden Massnahmen könnten diese negativen Effekte reduziert werden (im Rahmen eines UVB zu erarbeiten, z.B. Ausscheidung eines Nachtstundenplafonds).

#### 4.5 Beurteilung der Umsetzungsmöglichkeit von Fahrtenmodellen<sup>13 14</sup>

##### *Unterschied Parkplatzverordnung und Fahrtenmodell:*

Ein Fahrtenmodell verfolgt u.a. den Grundsatz aus der Parkplatzverordnung, eine bauliche und verkehrstechnische Ordnung sicherzustellen. Unterschied zwischen Parkplatzverordnung und Fahrtenmodell ist der Ansatz über die Anzahl Fahrten statt über die Parkplatzzahl. Im Fahrtenmodell entfällt zudem die nutzungsspezifische Zuteilung der Parkierungsflächen. Das Fahrtenmodell soll die Parkplatzverordnung ergänzen, nicht aber ersetzen.

##### *Rechtliche Verbindlichkeit:*

Bis anhin wurden juristische Entscheide für Einzelobjekte gefällt (Bundesgerichtspraxis). Obwohl nur eine Gesamtbetrachtung über mehrere Objekte hinweg Sinn macht, ist sie bis jetzt in den gesetzlichen Grundlagen nicht vorgesehen (am ehesten in der BZO).

Mit Fahrtenmodellen bewegt man sich in juristisch unscharfem Bereich, da sie noch in keinem übergeordneten Planungs- und Vollzugsinstrument des Kantons rechtlich abgesichert sind. Durch die Integration in die übergeordnete Gesetzgebung (z.B. PBG oder Parkplatzverordnung) kann die Anfechtbarkeit gegenüber Dritter mittels Rechtsmitteln vermindert werden.

Das Fahrtenmodell basiert auf der Grundlage der Parkplatzverordnung, die aber bis jetzt noch keine Fahrtenfestsetzung kennt. D.h. die Anzahl zur Verfügung stehender Fahrten wird ausgerechnet über die in der Parkplatzverordnung ausgeschiedene Parkplatzzahl (spezifisches Verkehrspotenzial pro Parkplatz und Nutzung) und unter Einbezug der Belastbarkeiten der Umwelt und des Strassennetzes. Das Fahrtenmodell beruht auf Freiwilligkeit und muss mit privatrechtlichen Verträgen mit öffentlich-rechtlicher Wirkung abgesichert werden; d.h. durch die Integration in Sonderbauvorschriften und/oder durch explizite Einbindung in die Baubewilligung über spezifische Verkehrsaufkommenswerte. Weitere Bestrebungen sollten Richtung Abstützung des Modells in der Parkplatzverordnung gehen, somit könnten statt Parkplatzzahlen auch Fahrtenzahlen direkt rechtsgültig bewilligt werden.

Der VCS setzt sich vehement dafür ein, dass die konkreten Nutzungszuordnungen auch rechtlich gesichert werden müssen. Von den Rechtsmittelinstanzen ist in nächster Zeit eine generelle Beurteilung zu erwarten

##### *Verständlichkeit, Transparenz, politische Akzeptanz:*

Die Zusammenhänge und das Konstrukt des Fahrtenmodells sind komplex. Das Modell muss einfach verständlich Vor- und Nachteile aufzeigen, nur so werden Betroffene und Beteiligte den Ansatz politisch akzeptieren. Das Fahrtenmodell soll

<sup>13</sup> Nutzungskonzepte in luftbelasteten Gemeinden, Herausforderungen, Lösungsansätze und weiteres Vorgehen, Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern, Grundlagenbericht, 1998

<sup>14</sup> Vollzug Fahrleistungsmodell Kanton Bern, Auflagen, Controlling, Massnahmen, Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern, 15. September 2000

keine weitere Einschränkung sondern ein flexibleres Instrument für die Privaten und eine Vereinfachung für die Behörden darstellen.

*Lenkungsabgaben in vertraglicher Regelung<sup>15</sup>:*

Die rechtliche Grundlage für die vertragliche Regelung zur Entrichtung von Abgaben beispielsweise bei Nichteinhalten der Fahrtenzahl ist ungewiss. Deshalb sollte in der Baubewilligung zu einem Fahrtenmodell mit geeigneten, öffentlich-rechtlichen Bedingungen und Auflagen vorgesorgt werden, dass die Sanktionen und Abgaben mit öffentlichrechtlichem Verwaltungszwang auf jeden Fall durchgesetzt werden können (z.B. mit einem Einbau des Fahrtenmodells in die Parkplatzverordnung oder das Planungs- und Baugesetz).

*Verkehrsaufkommen einer liberal genutzten Anzahl Parkplätze:*

Effekte eines liberal nutzbaren Parkplatzpools können sein:

- a) Mehrverkehr durch Doppelnutzung der Parkflächen (Umschlag pro Parkplatz zu jeder Tageszeit und für jede Nutzung möglich; überlagerte Ganglinien). Dieser Mehrverkehr ist gemäss Parkplatzverordnung mit einer Reduktion der Anzahl Parkplätze aufzufangen.
- b) Minderverkehr durch längere Aufenthaltsdauern in grossen Centern.

Ein Fahrtenmodell macht deshalb für beide Vertragsseiten nur bei grösseren zusammenhängenden Objekten Sinn, bei denen sich diese zwei Effekte gesamthaft aufheben und ein gewisser Nutzungswandel nicht zu intensiven Änderungen im Verkehrsaufkommen führt.

---

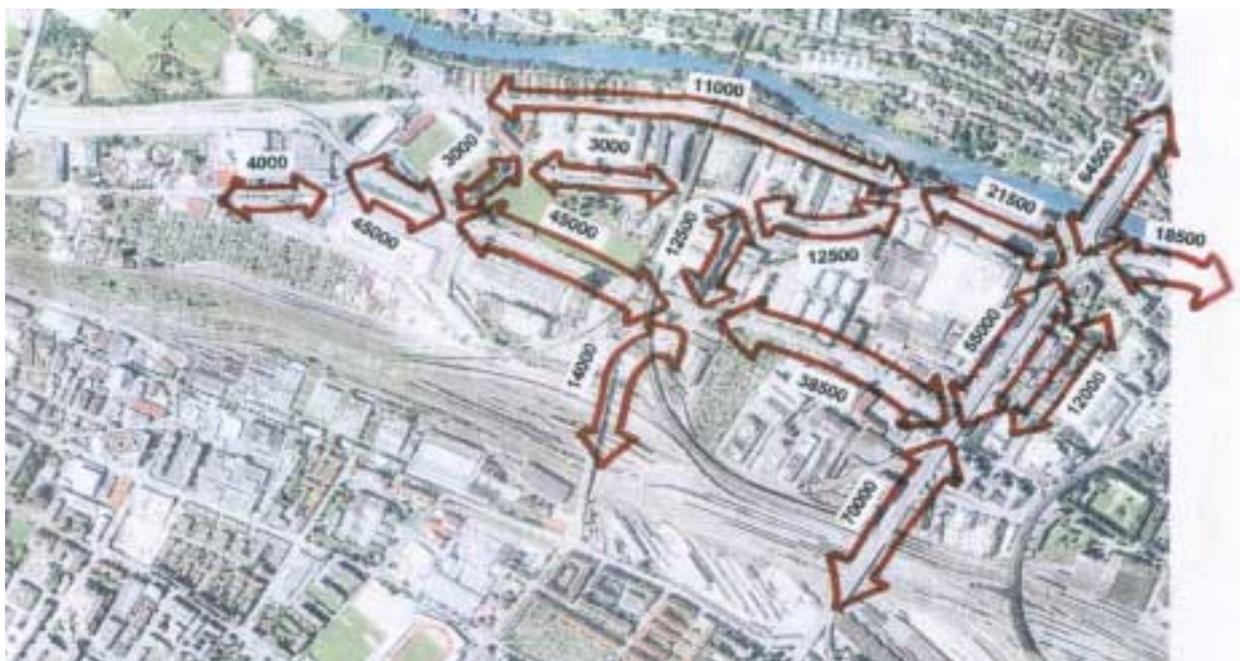
<sup>15</sup> Kurzgutachten zu umweltrechtlichen Fragen im Zusammenhang mit Parkierung und Fahrtenbegrenzung, Anwaltsbüro Pestalozzi&Vogler, Juni 1999

## 5. Mögliches Konzept eines Fahrtenmodells Zürich West

Das **Verkehrskonzept** für Zürich West sieht folgendermassen aus<sup>16</sup>:

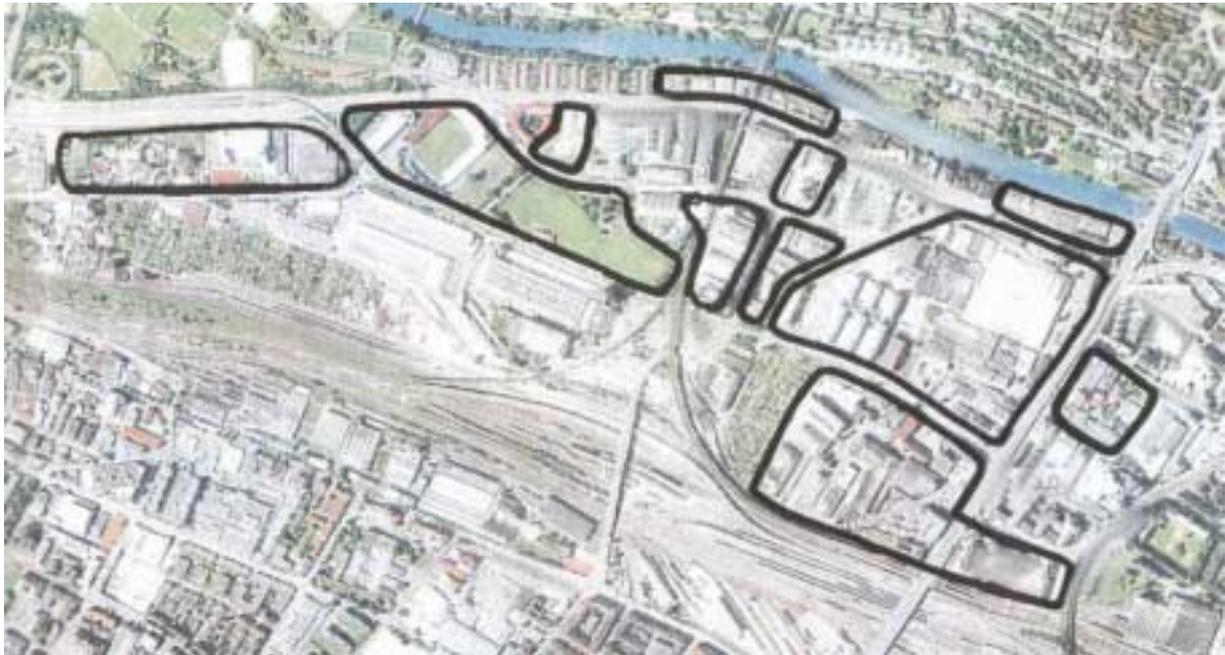


Für die Berechnung des Fahrtenmodells wird von der möglichen **Strassenkapazität und Belastbarkeit der umliegenden Gebiete** ausgegangen (künftige Belastung ohne Nutzungsverdichtung, aber mit Uetlibergtunnel, der eine 25%ige Reduktion auf der Pfingstweidstrasse bewirkt). Im unteren Bild ist der zu erwartende Tagesverkehr auf den einzelnen Querschnitten abgebildet. Zur Belastbarkeitsbetrachtung gehört zusätzlich eine Betrachtung des Nachtverkehrs.



<sup>16</sup> Verkehrs- und Parkierungskonzept Zürich West, Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung, Dezember 1999

In folgenden Gebieten sind in nächster Zeit nach einer zuvor erarbeiteten Nutzungsstudie<sup>17</sup> intensive Verdichtungen zu erwarten, die entsprechend grosse Verkehrsaufkommen nach sich ziehen. Die **Gebietsunterteilung** entspricht städtebaulich sinnvollen und auch erschliessungstechnisch zusammenhängenden Planungsteilen. Diese Teilgebiete bzw. Grundeigentümer sind in einer ersten Phase Bestandteil bzw. Teilnehmende eines Fahrtenmodells Zürich West.



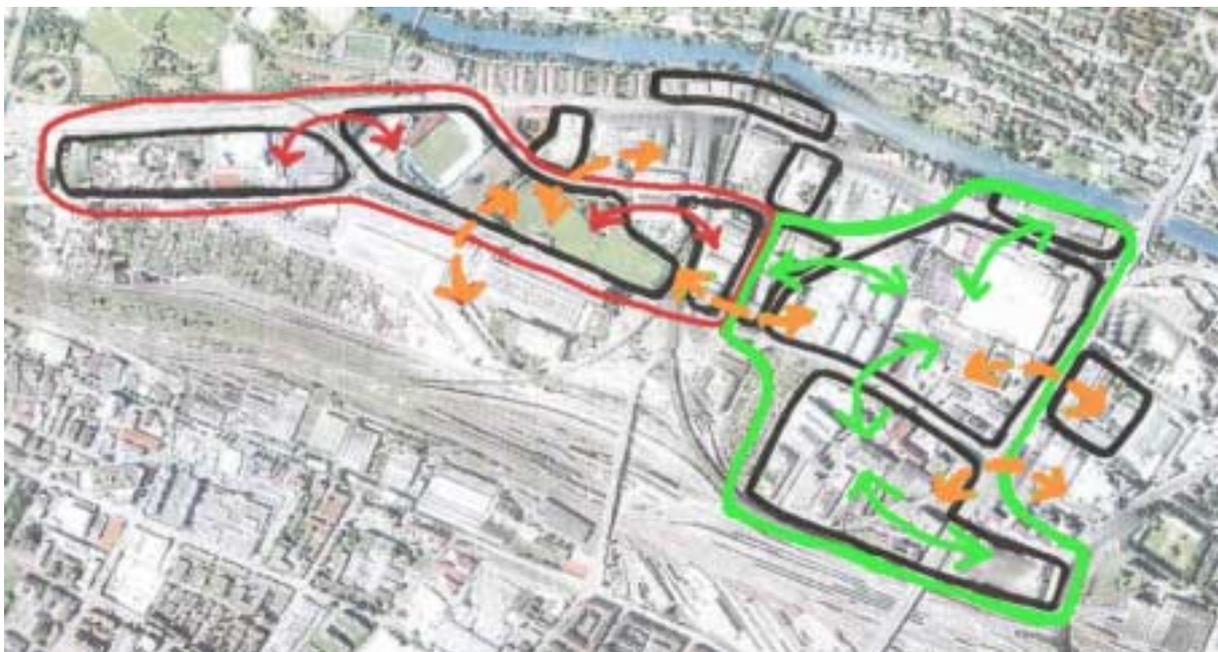
Anhand der vorgängig genannten Nutzungsstudie wird das **Verkehrsaufkommen der Teilgebiete** berechnet und gemäss Bericht des Tiefbauamts, Fachbereich Verkehrsplanung, auf das Strassennetz umgelegt<sup>18</sup>. Es wird rasch ersichtlich, dass bei Annahme von städtischen durchschnittlichen Modal-Split-Werten das Strassennetz in der Spitzenstunde überlastet sein wird und sich somit die Spitzenstunde zwangsläufig verbreitern wird. Die maximale Parkplatzzahl gemäss Parkplatzverordnung kann deshalb trotz Reduktionsgebieten C und D nicht voll ausgeschöpft werden, weil mit den verdichteten Nutzungen erhebliche verkehrliche Probleme zu erwarten sind. Es zeichnet sich ab, dass mit der Ausnützung eines Mittelwertes zwischen Minimum und Maximum aus der Parkplatzverordnung bereits mit vereinzelt beträchtlichen Störungen des Verkehrsablaufs zu rechnen ist. An die hohe Belastung trägt aber nicht nur der Neuverkehr aus der Nutzungsverdichtung bei, sondern auch das relativ hohe aktuelle **Parkplatzüberangebot** bei den heutigen Nutzungen. Auch die Anlagen der bestehenden Nutzungen sind also im Rahmen der Etablierung eines Fahrtenmodells in die Lösungen einzubeziehen.

Aus obigen Überlegungen resultieren nutzungsflächenproportionale **Fahrten- bzw. Parkplatzzahlen**, die auf die einzelnen Teilgebiete verteilt werden (vgl. folgende

<sup>17</sup> Nutzungsstudie Zürich West, Abschätzung planerischer Kapazitäten, Hesse + Schwarze + Partner, Juni 1999

<sup>18</sup> Verkehrs- und Parkierungskonzept Zürich West, Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung, Dezember 1999

Abbildung). Innerhalb der Teilgebiete sind möglichst grosse Sammelgaragen zu erstellen, die mit einem **Parkleitsystem** über das gesamte Zürich West verbunden werden. Alle Parkierungsflächen im Perimeterbereich werden in eine Fahrtenüberwachung einbezogen; ausgenommen sind Taxivorfahrten und Shuttle-Busbetriebe, sowie Dienstfahrten auf dem Gelände. Die Fahrten sind flexibel innerhalb der Einzelgebiete **handelbar**, sie dürfen aber im **Semesterschnitt pro Kalendertag** (Werk- und Feiertag) gesamthaft nicht überschritten werden und **nicht zu lokal übermässigen Belastungen** führen. Eine eventuelle Transferierung von Fahrten oder Parkplätzen in ein anderes (Teil-)Gebiet bedarf einer Bewilligung, um sicherstellen zu können, dass die Parkplätze weiterhin im Fahrtenmodell integriert sind. Die Abbildung zeigt eine mögliche Zusammenfassung von Teilgebieten in grössere Gebiete innerhalb deren mit Fahrten und Parkplätzen gehandelt werden könnte (rot bzw. grün). Die Gebiete sind so auszuscheiden, dass keine lokalen Überbelastungen der Umwelt und des Strassennetzes entstehen können. Orange dargestellt sind weitere Optionen für Fahrten- und Parkplatzhandelbarkeiten mit Nachbargebieten.



Die Freigabe der beschriebenen Fahrtenanzahlen geschieht etappiert je nach Planungs- bzw. Projektierungsstand der einzelnen Einrichtungen bzw. Teilgebiete und kann anhand eines Probetriebs eingeführt werden.

Die Fahrtenzahl berechnet sich - rechtlich abgestützt auf die Parkplatzverordnung - über spezifische Verkehrspotenziale der einzelnen nutzungszugewiesenen Parkplätze, wobei die Anzahl Parkplätze vorerst bei einem Mittelmass aus der Parkplatzverordnung (Gebiet C: 55% und D: 80%) festgesetzt wird. Dies ist aus rechtlichen Gründen nötig und erlaubt Lenkungsmassnahmen bzw. das Offenhalten eines Rückfallszenarios bei Nicht-Einhalten der Fahrtenzahl, beispielsweise durch die Streichung von Parkplätzen. Die Nutzung und die Zuteilung der Parkplätze wird im Gegenzug (mit wenigen Einschränkungen in der Wohnnutzung) dem Betreiber überlassen (**Flexibilität**), grundsätzlich sind aber die Parkplätze zu **bewirtschaften**.

Die Handhabung der Wohn- und Besucherparkplätze kann dabei in etwa der Blauen Zone entsprechen. Für die Wohnnutzung wird nur eine beschränkte Anzahl Park-

plätze fest zur Verfügung gestellt, die restlichen Flächen können mit einer Parkkarte belegt werden bzw. sind für neuartige Mobilitätsformen wie **Mobility CarSharing** o.ä. zur Verfügung zu stellen.

Die Kontrolle und Begleitung der Einhaltung der Fahrtenzahl geschieht über eine **unabhängige private Prüfstelle**, die zu allen für die Überwachung nötigen Mitteln Zugang hat. Ihre Finanzierung kann über die Parkplatzbewirtschaftung gesichert werden. Die Berichterstattung der Prüfstelle hat an das Amt für Baubewilligungen zu erfolgen. Zusätzlich hat die Stadt ein ständiges Einsichtrecht in alle Daten und Funktionen.

Von Anfang an sind flankierend zum Fahrtenmodell Informationsmassnahmen für die Nutzer nötig. Wird das **Aufkommen überschritten**, so sind weitere organisatorische **Massnahmen** zu treffen wie Modifikationen in der Tarifgestaltung (Bewirtschaftungspflicht), Einflussnahmen auf das Nutzerverhalten mit informellen und finanziellen Sanktionen für die Grundeigentümer (Strafen), Lieferdienste, Umwandlung der Parkplätze in Dauerparkplätze und bei weiterer Überschreitung Stilllegungen von Parkplätzen anhand eines **Rückfallszenarios** auf die klassische Parkplatzverordnung (Reduktion des Parkplatzangebots). Die Ergreifung von Massnahmen obliegt den Grundeigentümern.

Jede Fahrt, die über das Semestermaximum hinausgeht, kann so z. B. 3.50 CHF<sup>19</sup> zusätzlich zu einer Grundbusse von 50'000 CHF kosten. Die Höhe der Grundbusse wird bei weiteren Überschreitungen angehoben. Die Stadt setzt diese Abgaben für Umweltverbesserungen ein.

Bis zum reibungslosen Funktionieren des Fahrtenmodells wird das Projekt während der Versuchsphase von einer **Begleitgruppe** aus städtischen Vertretern und Grundeigentümern begleitet. Die Stadt wird durch das Tiefbauamt, die Umweltschutzfachstelle und das Amt für Baubewilligungen vertreten.

---

<sup>19</sup> Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs, Fallbeispiel Agglomeration Zürich, Nationaler Forschungsprogramm Stadt und Verkehr, INFRAS, M. Maibach e.a., Zürich 1992

## 6. Gründung einer Betriebsgesellschaft

Auf Seiten der Grundeigentümer wird als Vereinbarungs- und Ansprechpartner für die Stadt und zur Parkhausbewirtschaftung- und -vermarktung eine **Betriebsgesellschaft** gegründet. Die Vertragsparteien verpflichten sich für eine umweltgerechte Bewirtschaftung der Parkplätze.

Die Betriebsgesellschaft unterzeichnet mit der Stadt eine Vereinbarung, welche jedoch nicht den Charakter oder die Wirkung eines Baubewilligungsbeschlusses hat. Dieser ist nach Abschluss der Vereinbarung zu erwirken. Dazu ist ein Baugesuch mit Umweltverträglichkeitsbericht und den wesentlichen Bestandteilen der Fahrtenbegrenzungsvereinbarung nötig, das im ordentlichen Verfahren abgewickelt wird. In diesem Zusammenhang wird im Grundbuch auf den Grundstücken der Grundeigentümer eine öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung angemerk, die besagt, dass das Grundstück Bestandteil des Fahrtenmodells ist.

Die Finanzierung der Betriebsgesellschaft kann dabei über die Parkplatzbewirtschaftung erfolgen.

## 7. Unterstützende Massnahmen im Umgang mit gesättigtem Strassennetz

Ein Fahrtenmodell kann die Problematik in einem immer mehr gesättigten Strassennetz nicht alleine lösen. Es sind flankierende Massnahmen auf städtischer und privater Ebene nötig. Als solche sind in einem Umweltverträglichkeitsbericht zum Fahrtenmodell folgende Vorschläge überprüfenswert:

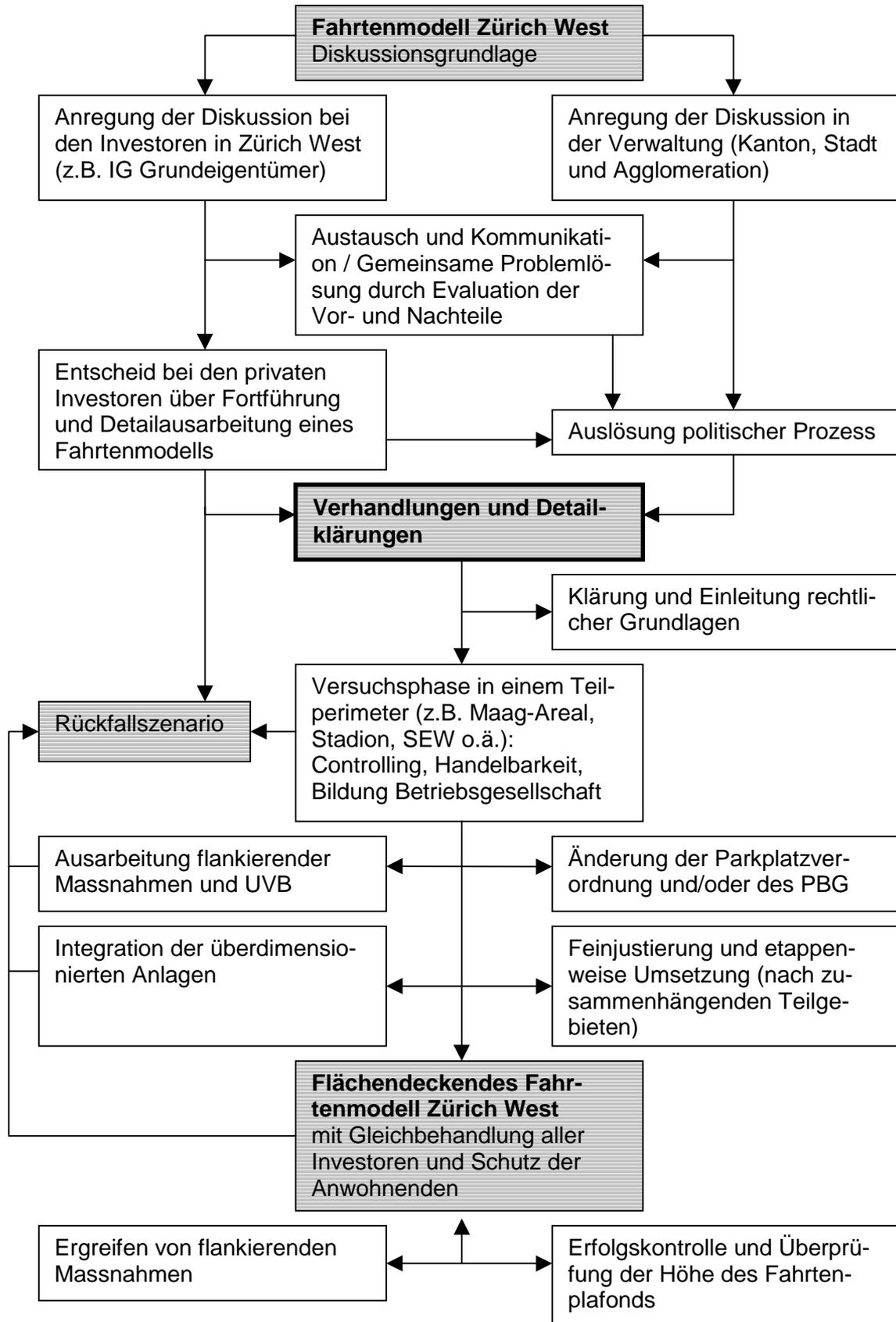
- Serviceleistungen im ÖV (z.B. Gepäck- und Lieferdienste, Gepäckdepots, kombinierte ÖV- und Eintrittstickets, Attraktionen an ÖV-Haltestellen)
- CarSharing (z.B. Mobility), CarPooling (Fahrgemeinschaften, z.B. allmobile)
- Marketing für autofreie Anreise, aktive Kundeninformation über z.B. Anreisemöglichkeiten (Stadtpläne, Internetangebote etc.)
- Abschaffung der Fahrspesenvergütung für Autofahrten
- Beiträge an ÖV-Ticket und Velo oder gratis Reparatur des Velos (Bonus/Malus-Systeme)
- Bewirtschaftungspflicht der Parkplätze
- Parkleitsystem
- Betriebskonzepte wie gestaffelte Ausfahrten durch z.B. Attraktionen vor 16h
- Verkehrsinfrastrukturabgaben

Etc.



## 8. Weiteres Vorgehen

Der Ablauf für das weitere Vorgehen sieht etwa wie folgt aus:



In den Verhandlungen und Detailklärungen sind unter anderem folgende offenen Probleme zu lösen:

- Rechtliche Umsetzung, Umgang mit Einsprachen
- Höhe des Durchgangsverkehrs und des Ziel-/Quellverkehrs und des Fahrtenplafonds
- Controlling
- Zuteilung der Fahrten
- Sanktionen und Massnahmen bei Überschreitung der Anzahl Fahrten und andere flankierende und unterstützende Massnahmen (vor allem beim Kunden- und Besucherverkehr, z.B. Verkleinerung des Parkplatzangebots, zeitliche Schliessung von Parkieranlagen, Erhöhen der Parkplatzgebühren)
- Bildung einer Betriebsgesellschaft
- Handelbarkeit: Zugang aller zur Mobilität / Soziale Gerechtigkeit (nicht: wer zahlt, kriegt alle Fahrten)
- Wirkungen auf lokale Belastungen bei Handelbarkeit oder Nutzungsänderung bzw. Änderung des Aufkommens bei Nutzerwandel
- Ausscheidung von Nachtkontingenten und UVB-Inhalt
- Unterlaufen des Systems durch Zumietung von Parkplätzen ausserhalb des Modellgebiets
- Sanierung bestehender überdimensionierter Anlagen bzw. tiefer Parkplatzansatz bei neuen Nutzungen und Einkauf von Parkflächen bei überdimensionierten alten Anlagen (Umgang mit Bestandesgarantie, Anwendung §243 PBG)
- Eingliederung der restlichen Stadt (Ausdehnung auf welche Stadtgebiete?)