



Leitfaden Parkierung **Involvierte, Rollen und Prozesse**

Mobilität + Verkehr, Michael Neumeister, Rev. 1, Februar 2014

Federführung

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Tiefbauamt, Mobilität + Verkehr

Michael Neumeister, Projektleitung

Projektbeteiligte

Polizeidepartement

Dienstabteilung Verkehr, Planung und Lenkung

Hans Walder

Gesundheits- und Umweltdpartement

Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich, Umweltschutzfachstelle

Karl Tschanz

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Tiefbauamt, Mobilität + Verkehr

Andy Fellmann

Erich Willi

Christoph Suter

Roland Frei

Tiefbauamt, Rechtsdienst

Christian Houdek

Hochbaudepartement

Amt für Baubewilligungen

Hansueli Rebsamen

Christoph Hegnauer

Version	Datum	Bemerkungen
1	Dezember 2013	1. veröffentlichte Fassung
Rev. 1	Februar 2014	Kleinkorrekturen: Einbezug UGZ (S. 3, 6f.); PBG-Teilrevision S.16

Inhalt

1	Einleitung.....	1
2	Involvierte Amtsstellen und ihre Rollen	2
3	Systematik der Parkierung	4
4	Parkierung auf Privatgrund (nach PPV).....	5
4.1	Baubewilligungsverfahren (Grundprozess).....	5
4.2	Sondernutzungsplanung (SBV, GP)	8
4.3	Studien / Testplanungen / Wettbewerbe.....	9
4.4	Stadt als Bauherrin	11
4.5	Autoarmes Wohnen	11
4.6	Fahrtenmodell	12
4.7	Zwischennutzungen durch Parkierung.....	13
4.8	Sanierung von Parkplatz-Überhängen.....	13
4.9	Private Parkierung auf öffentlichem Grund.....	14
4.10	Spezialfälle	14
4.11	Gebühren für private Parkplätze	15
5	Parkierung auf öffentlichem Grund.....	17
5.1	Strassenparkierung.....	17
5.2	Historischer Parkplatz-Kompromiss	19
5.3	Richtplan.....	21
5.4	Parkplatzstatistik.....	21
6	Spezialfälle	23
7	Grundlagen	25
8	Abkürzungsverzeichnis	26

Anhang

- Parkierung auf Privatgrund im Baubewilligungsverfahren (Grundprozess)
- Autoarmes Wohnen
- Parkplatzaufhebungen auf öffentlichem Grund

1 Einleitung

Jede Autofahrt beginnt und endet auf einem Parkplatz (PP). Ein Überangebot an Parkplätzen fördert die Autonutzung, ein Parkplatzmangel kann unerwünschten Suchverkehr auslösen. Eine optimale Steuerung der Parkplatzanzahl und der Parkplatznutzung ist zentrales Element einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Diese stellt die Erreichbarkeit der Nutzungen sicher, leistet einen Beitrag zur Minimierung der verkehrsinduzierten Umweltbelastungen sowie dem effizienten Einsatz von Investitionen (Infrastruktur- und Betriebskosten). Eine Parkplatzpolitik hat dementsprechend zwei grundsätzlichen Stossrichtungen zu beinhalten

- Steuerung des absoluten Parkplatzangebots (Menge und Nutzungszuordnung)
- Bewirtschaftung der Parkplätze (Regelung der Parkplatznutzung hinsichtlich Zugänglichkeit, Belegungszeit, Nutzerkreis und Nutzungsgebühren)

Die städtische Parkplatzpolitik setzt seit Jahren auf eine Begrenzung des Parkplatzangebots und eine flexible Bewirtschaftung der vorhandenen Parkplätze, mit dem Ziel den Autoverkehr auf dem Stadtgebiet zu plafonieren und die Nutzung des Umweltverbundes (ÖV, Velo, Fussverkehr) zu stärken. Eines der wesentlichen Mittel hierzu ist die auf der Stufe Nutzungsplanung angesiedelte Parkplatzverordnung (PPV), als Teil der Bau- und Zonenordnung.

Die Kompetenzen zu einzelnen Aspekten der Parkierung sind im StRB DGA (AS 172.110) geregelt. Das Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ) ist u.a. für die Festlegung der Pflichtabstellplätze zuständig und als solche quasi Hüterin der Parkplatzverordnung (Parkierung auf Privatgrund). Die Umsetzung der Vorgaben der Parkplatzverordnung erfolgt in erster Linie im Rahmen des vom Amt für Baubewilligungen koordinierten Baubewilligungsverfahrens. Neben dem TAZ sind diverse weitere Fachstellen in das Baubewilligungsverfahren eingebunden, insbesondere der Umwelt- und Gesundheitsschutz (Luftreinhaltung, Lärmschutz, Behindertenparkplätze), die Dienstabteilung Verkehr (Strassenkapazitäten, Erschliessung) und Grün Stadt Zürich (Umgebungsgestaltung, PP-Anordnung). Diese Fachstellen nehmen im Rahmen Ihrer Vollzugstätigkeiten zu Parkierungsaspekten Stellung und stellen Anträge zur Aufnahme von Nebenbestimmungen in den Bauentscheid. Die Bereinigung allfälliger Zielkonflikte bzw. Differenzen obliegt der verfahrensleitenden Stelle, d.h. dem Amt für Baubewilligungen. Angesichts der vielen Beteiligten und der unterschiedlichen Anforderungen ist eine möglichst frühzeitige und transparente Differenzbereinigung anzustreben, nicht zuletzt mit Blick auf die Installation einer gesicherten Vollzugspraxis und die Vermeidung unnötiger Rechtsmittelverfahren.

Ferner ist das TAZ für die planerische Festlegung des Parkierungskonzeptes im öffentlichen Grund, die Parkraumplanung sowie die Einräumung von Sondernutzungskonzessionen im Sinne des Planungs- und Baugesetzes (§ 231 PBG) und Entwidmungen im Sinne des Strassengesetzes (§ 38 StrassG) zuständig.

Problematisch ist jedoch, dass Parkplätze oft als „Verhandlungsmasse“ angesehen werden, die im Abgleich der unterschiedlichen Interessen Privater und der städtischen Verwaltungsabteilungen (auch untereinander) zwischen Nutzungsdichte, Aufwertung und Verkehrsbelastungen eingesetzt werden. Der Umgang mit der Parkierung ist denn oft auch Gegenstand von Planungsverfahren, insbesondere Gestaltungspläne, Sonderbauvorschriften, in denen von den Vorgaben der Parkplatzverordnung abweichende aber den spezifischen Nutzungsvorstellungen angepasste Anforderungen festgesetzt werden.

Die Ausgangslage ist damit sehr vielschichtig:

- Viele Beteiligte, inkl. privater Bauherren und politischer Gremien mit divergierenden Interessen
- Komplexe Zuständigkeiten und Verfahren sowie zu wenig transparente Abläufe und Prozesse
- Unklare Kompetenzzuteilungen
- unterschiedliche Interessen

Der vom Tiefbauamt Mobilität + Verkehr in Zusammenarbeit mit den übrigen direkt in Parkierungsfragen involvierten Fachstellen erarbeitete „Leitfaden Parkierung“ hat zum Ziel, die mit dem Thema Parkierung verknüpften Zuständigkeiten, Prozesse und Abläufe darzustellen. Mit dem Leitfaden soll auch das Rollenverständnis der beteiligten Stellen geschärft und die Zusammenarbeit gefördert werden.

Der Leitfaden fokussiert auf die Parkierung von Personenwagen. Das Vorgehen bei Motorrädern und Velos ist grundsätzlich sinngemäss, kann bei privaten Abstellplätzen in einzelnen Details aber abweichen. Die Parkierung von Motorrädern und insbesondere von Velos auf öffentlichem Grund ist jedoch anders geregelt.

2 Involvierte Amtsstellen und ihre Rollen

Das TAZ ist zuständig für die Verkehrs- und Parkraumplanung und erarbeitet die für die Parkierung betreffenden planerischen Grundlagen. Das TAZ bereitet federführend den Erlass der städtischen Vorschriften über private Fahrzeugabstellplätze vor (Parkplatzverordnung) und ist schliesslich auch für deren Vollzug hauptsächlich verantwortlich. Das TAZ ist damit die grundsätzliche Planungsinstanz des gesamtstädtischen Parkraums.

Neben dem TAZ sind diverse andere Partner in unterschiedlichen Rollen in die Thematik involviert und je nach Situation in folgenden Teilaspekten federführend zuständig:

Dienstabteilung Verkehr (DAV):

Ist für den Betrieb auf der Strasse zuständig (Markierung, Signalisation, polizeiliche Ausschreibung und Verkehrsanordnungen/-Vorschriften). Sie ist damit bei der Parkierung auf öffentlichem Grund involviert und ist zuständig für die Bewirtschaftung (Tarife, Blaue Zonen, etc.). Weiter beurteilt die DAV die privaten Parkplätze bezüglich Verkehrssicherheit und Zugänglichkeit.

Amt für Städtebau (AfS):

Ist zuständig für Richtplanung und Bau- und Zonenordnung (BZO) sowie federführend bei der Koordination und Begleitung der Sondernutzungsplanungsverfahren (SBV, GP).

Amt für Baubewilligungen (AfB):

Koordiniert das Baubewilligungsverfahren, prüft die Vollständigkeit der Baugesuchsunterlagen (z.B. PP-Berechnung) und ist verantwortlich für die Integration und Abstimmung der Fachstellungnahmen in den Bauentscheiden.

Die Stadtpolizei (Büro für Veranstaltungen):

Erteilt Spezial-Bewilligungen, z.B. für temporäre Beanspruchungen des öffentlichen Raums oder Anforderungen/Rahmenbedingungen betreffend Erschliessung / Parkierung im Rahmen von Verkehrskonzepten zu Grossveranstaltungen.

Umwelt- und Gesundheitsschutz, Energietechnik und Bauhygiene (UGZ - E+B):

Ist im Baubewilligungsprozess zuständig für den Vollzug der Anforderungen des hindernisfreien Bauens sowie die Koordination der lärmschutzrechtlichen Beurteilung von Parkierungsanlagen.

Umwelt- und Gesundheitsschutz, Umweltschutzfachstelle (UGZ - USF):

Ist zuständig für die Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. die umweltrechtliche Beurteilung von Parkierungsanlagen mit mehr als 500 Parkplätzen.

Bei Anlagen von 250 bis 500 Parkplätzen ist die Umweltschutzfachstelle beratend beizuziehen (Überprüfung UVP-Pflicht, Gleichbehandlung).

Grünstadt Zürich (GSZ)

Beurteilt die Umgebungsplanung bzw. im Kontext der Parkierung die Anordnung oberirdischer Parkplätze (Vorgartengestaltung). Je nach Situation formuliert sie zudem Anforderungen an den Boden/Untergrund der Parkfelder.

Amt für Hochbauten (AHB):

Ist Bauherrenvertreterin für städtische Liegenschaften oder bei Baugenossenschaften. Führt Ideen- und Architekturwettbewerbe durch.

Liegenschaftenverwaltung (LV):

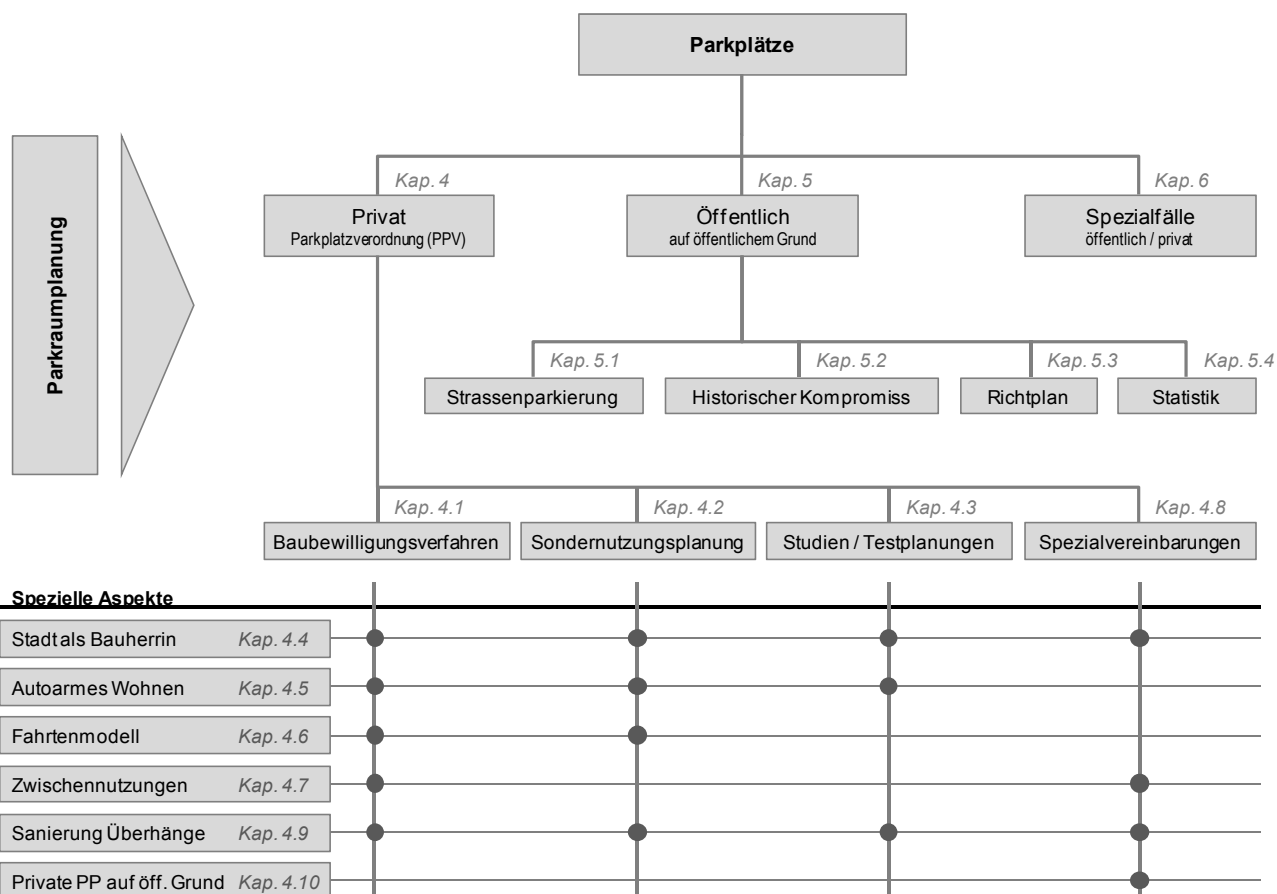
Verwaltet das städtische Finanzvermögen. Tritt bei städtischen Bauvorhaben als Bauherrin auf.

Immobilienverwaltung (IMMO):

Ist Eigentümervertreterin und Bewirtschafterin eines Grossteils der Immobilien im Verwaltungsvermögen der Stadt Zürich. Unterstützt bei städtischen Bauvorhaben die Bauherrin (LV).

3 Systematik der Parkierung

Das Thema Parkierung lässt sich grundsätzlich wie folgt strukturieren:



Strukturierung des Parkierungs-Themas mit Verwies auf die entsprechenden Kapitel in diesem Bericht

In den nächsten Kapiteln werden zu den einzelnen Themen die entsprechenden Prozesse und Verfahren beschrieben, Verantwortlichkeiten festgelegt und wo notwendig Eskalationsstufen aufgezeigt

Parkraumplanung: Instrument

Das TAZ hat den 1995 verabschiedeten Parkraumplan, ein Instrument gemäss Planungs- und Baugesetz (PBG) zur strategisch-konzeptionellen Parkraumplanung über die ganze Stadt Zürich, aktualisiert ("Parkraumplanung und -bewirtschaftung", März 2013).

Der Parkraumplan enthält die gesetzlichen, strategischen und planerischen Grundlagen, welche die Parkierung betreffen, gibt einen Überblick zur Anzahl und Art vorhandener Parkplätze, stellt die Regelungen bezüglich Parkierung vor und formuliert vor diesem Hintergrund Problemstellungen und Lösungsansätze, welche in eine Massnahmenplanung münden.

4 Parkierung auf Privatgrund (nach PPV)

Vorbemerkung

Die Federführung für das Instrument 'Parkplatzverordnung' (PPV, inkl. «Praxisrichtwerte für spezielle Nutzungen») liegt bei TAZ M+V, zusammen mit TAZ RD. Für den Vollzug ist TAZ RD verantwortlich.

4.1 Baubewilligungsverfahren (Grundprozess)

Grundsätzlich bedürfen alle baulichen Veränderungen (inkl. Ummarkierungen) wie auch Veränderungen der Nutzung einer Bewilligung. Für private Fahrzeugabstellplätze ist nach dem geltenden PBG eine baurechtliche Bewilligung erforderlich (§ 309 Abs. 1 lit. i PBG). Das Baubewilligungsverfahren ist klar geregelt; der Prozess ist im Detail festgelegt.

Das privatrechtliche Baugesuch mit Parkierung nach PPV, GP oder SBV kann deshalb als eigentlicher Grundprozess bezeichnet werden.

Einige Themen sind dem Baubewilligungsverfahren vorgelagert (z.B. Sonderbauvorschriften), andere sind spezielle Aspekte im Rahmen der Baubewilligung (z.B. autoarmes Wohnen). Auf diese und weitere wichtige Aspekte der Parkierung auf Privatgrund wird in den nächsten Unterkapiteln eingegangen.

Im Grundsatz sind die privaten Pflichtparkplätze auf der eigenen Parzelle zu erstellen. Nur in Ausnahmefällen werden sie nicht auf der eigenen, sondern auf einer naheliegenden Parzelle angeordnet (bedingt Grundbucheintrag bei beiden betroffenen Grundstücken).

Prozess / Verfahren

Der Grundprozess (blau dargestellt) lässt sich aus der Abbildung am Ende dieses Unterkapitels ablesen. In der Darstellung sind auch die Ansatzpunkte für eine Vielzahl der weiteren Themen gemäss Kapitel 4 dargestellt. Eine grössere Fassung der Abbildung findet sich im Anhang 1.

Verantwortlichkeiten

Amt für Baubewilligungen (AfB):

- Koordiniert ab Baueingabe bis zum Entscheid das ganze Bewilligungsverfahren
- Verfasst den Antrag zum Bauentscheid inkl. aller Auflagen und Bedingungen
- Bringt wichtige strittige Anträge zum Entscheid in die Bausektion

TAZ, Kompetenzzentrum Baugesuche (KZB):

- Koordiniert die Stellungnahmen innerhalb des TED;
führt die entsprechende Vernehmlassung durch
- beurteilt die Anzahl Parkplätze auf Basis PPV (oder GP / SBV)
- Prüft die Rechtskonformität (u.a. Anzahl PP)
- stellt Antrag z.Hd. des AfB bzw. der Bausektion und formuliert Auflagen und Bedingungen

TAZ, Mobilität + Verkehr (M+V); zumindest bei grösseren Anlagen ab ca. 100 PP oder bei komplexen Situationen:

- berät fachlich und schätzt das Verkehrsaufkommen ab
- begleitet komplexe und nicht standardmässige Projekte (inkl. spezielle Veloparkierungsanlagen)
- beurteilt die Vereinbarkeit mit der übergeordneten Planung bzw. den Verkehrskonzepten und macht entsprechende Vorgaben
- kategorisiert die Vorhaben (V1, V2, V3; gemäss Teilprozess Verkehr)
- orientiert den Stadtingenieur bei heiklen Bauvorhaben
- spricht sich bei Parkierungsanlagen ab 250 PP mit UGZ - USF ab bezüglich verkehrlicher und umweltrechtlicher Auswirkungen

TAZ, Gestaltung + Entwicklung (G+E):

- beurteilt die Zufahrt bzw. den Anschluss an den öffentlichen Grund
- legt zusammen mit der DAV bei Strassenprojekten die Anordnung und Gestaltung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund fest

Grün Stadt Zürich (GSZ):

- beurteilt bei Oberflächen-Parkplätzen die Einordnung (Vorgartengestaltung)

Umwelt- und Gesundheitsschutz, Energietechnik und Bauhygiene (UGZ - E+B):

- beurteilt die Bauprojekte hinsichtlich des hindernisfreien Bauens, z.B. Parkplätze für Menschen mit Behinderungen
- beurteilt Autoeinstellhallen hinsichtlich der (natürlichen) Belüftung bzw. der Lüftungstechnischen Anlagen
- koordiniert die lärmschutzrechtliche Beurteilung bei relevanten Parkierungsanlagen (Lärmrelevanz abhängig von Distanz der Ein-/Ausfahrt zum Einwirkungsort sowie der Grösse der Anlage)

Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich, Umweltschutzfachstelle (UGZ - USF):

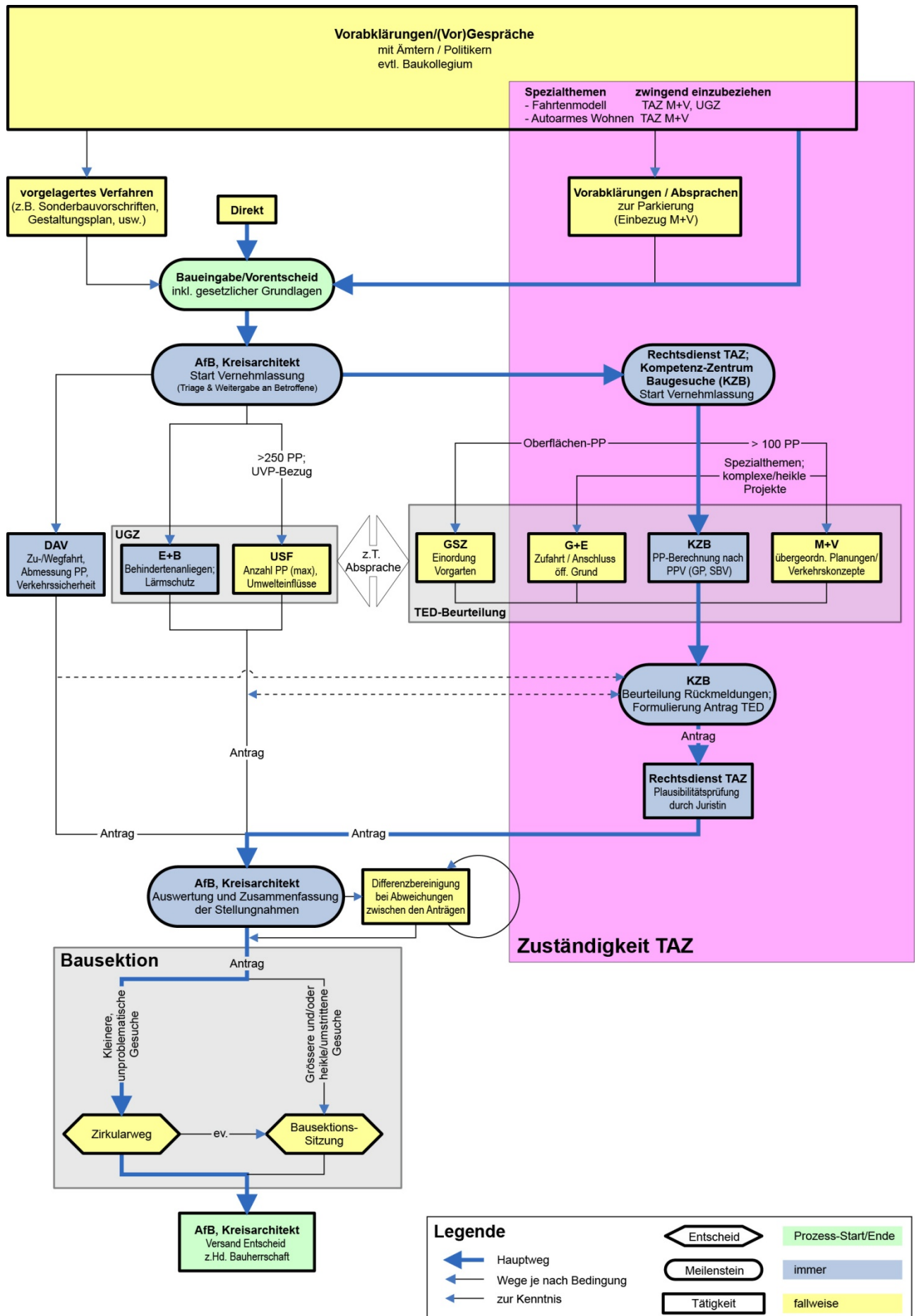
- Beurteilung UVP-pflichtiger Bauprojekte (und Planungen)
- überprüft bei Bauvorhaben innerhalb von Arealen mit SBV/GP bei denen eine UVP erfolgt ist, die Einhaltung allfällig verschärfter Vorgaben

Dienstabteilung Verkehr (DAV):

- beurteilt die Zu- und Wegfahrt hinsichtlich Verkehrssicherheit
- beurteilt die Abmessung der Parkfelder

Eskalation innerhalb Verwaltung

1. Bei Differenzen innerhalb des TED hält das KZB Rücksprache mit allen Beteiligten.
2. Bei Differenzen zwischen den Anträgen der Departemente hält das AfB Rücksprache mit allen Beteiligten.
3. Verbleibende Differenzen zwischen den Departementen werden i.d.R. in der Bausektionssitzung behandelt, sofern sie nicht zwingendes Recht verletzen.



4.2 Sondernutzungsplanung (SBV, GP)

In den Sondernutzungsplänen kann von der BZO, der PPV und von den kantonalen Vorgaben (z.B. Anzahl mögliche Parkplätze) begründet abgewichen werden.

Die Instrumente der Sondernutzungsplanung sind Sonderbauvorschriften (SBV) und Gestaltungspläne (GP). Sonderbauvorschriften ermöglichen eine Abweichung von der in der BZO vorgegeben Regelaufbauweise (z.B. Grenzabstände, Gebäudehöhe, Nutzanteile, Ausnützungsziffer etc.) und damit eine freiere Überbauung bestimmter geeigneter Gebiete nach einheitlichen Gestaltungsgrundsätzen.

Mit Gestaltungsplänen soll eine städtebaulich und architektonisch optimale Überbauung auf einer eindeutig umgrenzten Fläche ermöglicht werden. Dafür können Zahl, Lage, äussere Abmessungen sowie die Nutzweise und Zweckbestimmung der Bauten bindend festgelegt werden.

Prozess / Verfahren

Der Lead bei Sonderbauvorschriften und Gestaltungsplänen liegt beim AfS. Das grundsätzliche Vorgehen ist in der Abbildung auf der folgende Seite dargestellt (abgeleitet aus Dokument "Sondernutzungsplanungen, Leitfaden für Projektleitende M+V"; TAZ, Januar 2012). Die je nach Belang neben dem TAZ ebenfalls involvierten Dienstabteilungen sind im Grundsatz analog einzubinden.

Hinweise

Bei allen parkierungsbezogenen Aspekten in den Vorschriften ist abzuwägen, ob auf eine bestimmte oder auf die jeweils gültige PPV abzustützen ist. Normalerweise ist es sinnvoller, vor allem wenn von einer langen Umsetzungsdauer auszugehen ist, dies offen zu formulieren und auf die jeweils zum Zeitpunkt der Baubewilligung gültige PPV zu verweisen. Bei Sondernutzungsplanungen über ein grösseres Gebiet mit starken funktionalen Zusammenhängen, kann es aus planerischer und Entwicklungssicht jedoch sinnvoller sein, auf eine konkrete PPV (z.B. PPV 1996) abzustützen. So kann auch über einen längeren Zeitraum ein Gebiet aus einem Guss entstehen.

Neben dem reinen Verweis auf die PPV kann auch teilweise bis vollständig von der PPV abgewichen und eigenständige, konkrete Ausformulierung der Parkplatzbestimmungen bzw. Parkplatzberechnungen (z.B. notwendige m² spezifische Nutzung pro PP) vorgenommen werden. Dies macht Sinn, wenn z.B. gemeinsame Parkieranlagen geplant sind oder autoarme Nutzungen angestrebt werden.

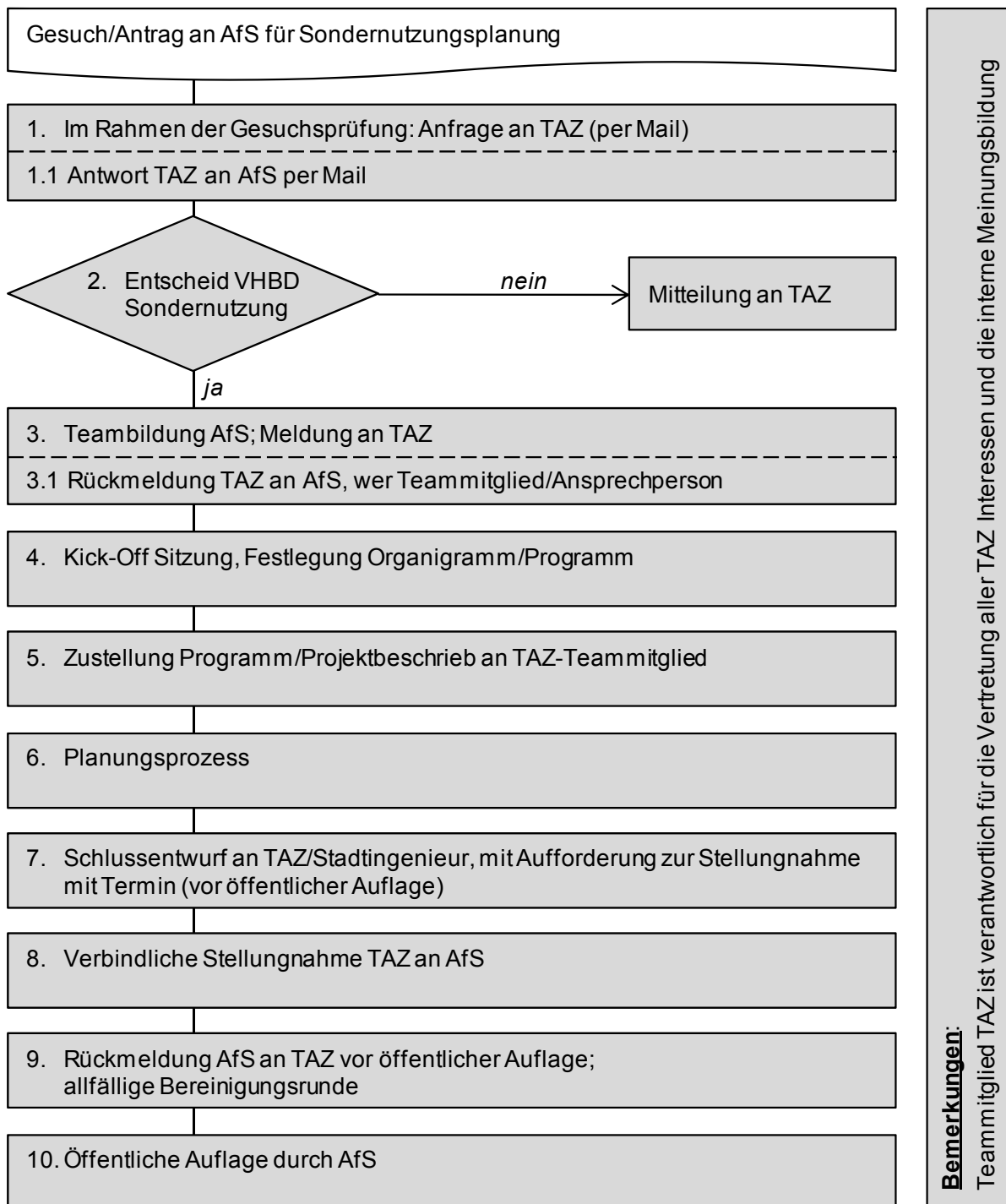
Verantwortlichkeiten (zusätzlich zu Grundprozess)

TAZ, Mobilität + Verkehr (M+V):

- berät und begleitet den Aspekt "Parkierung" des Prozesses hinsichtlich der Verträglichkeit des Verkehrsaufkommens und der Parkplatzzahl mit der übergeordneten Verkehrsplanung
- ist inhaltlich verantwortlich für alle verkehrsbezogenen Artikel der jeweiligen Vorschriften; die Formulierung erfolgt in Absprache mit dem Rechtsdienst
- zieht bei Bedarf weitere Abteilungen des TAZ (G+E, GSZ, Rechtsdienst) oder DAV/UGZ bei
- orientiert den Stadtgenieur bei (politisch) heiklen Bauvorhaben

Eskalation innerhalb Verwaltung

1. Aussprache innerhalb Projektteam
2. Involvierte Direktoren
3. DSF



Grundsätzliche Vorgehen des Einbezugs des TAZ bei Sonderbauvorschriften und Gestaltungsplänen;
gilt im Grundsatz auch für weitere je nach Belang ebenfalls involvierten Dienstabteilungen

4.3 Studien / Testplanungen / Wettbewerbe

Diese Kategorie geht dem eigentlichen Festsetzungsprozess meist weit voraus. Dennoch werden bereits hier teilweise erste Weichen gestellt, welche im späteren Prozess nur schwer korrigierbar sind. Das Thema wird deshalb hier ebenfalls beleuchtet:

Es kommt immer wieder vor, dass (grössere) private Projekte bereits im Ideen/Studien-Stadium dem Baukollegium vorgelegt werden, noch bevor klar ist, ob später direkt eine Baueingabe erfolgen wird oder Sondernutzungsplanungen notwendig werden.

Zudem führt die Stadt als Grundeigentümerin Wettbewerbe für Bauprojekte durch. Auch hier erfolgen teilweise bereits im Wettbewerbsprogramm massgebliche Festlegungen bezüglich Parkierung (z.B. Stadion Zürich).

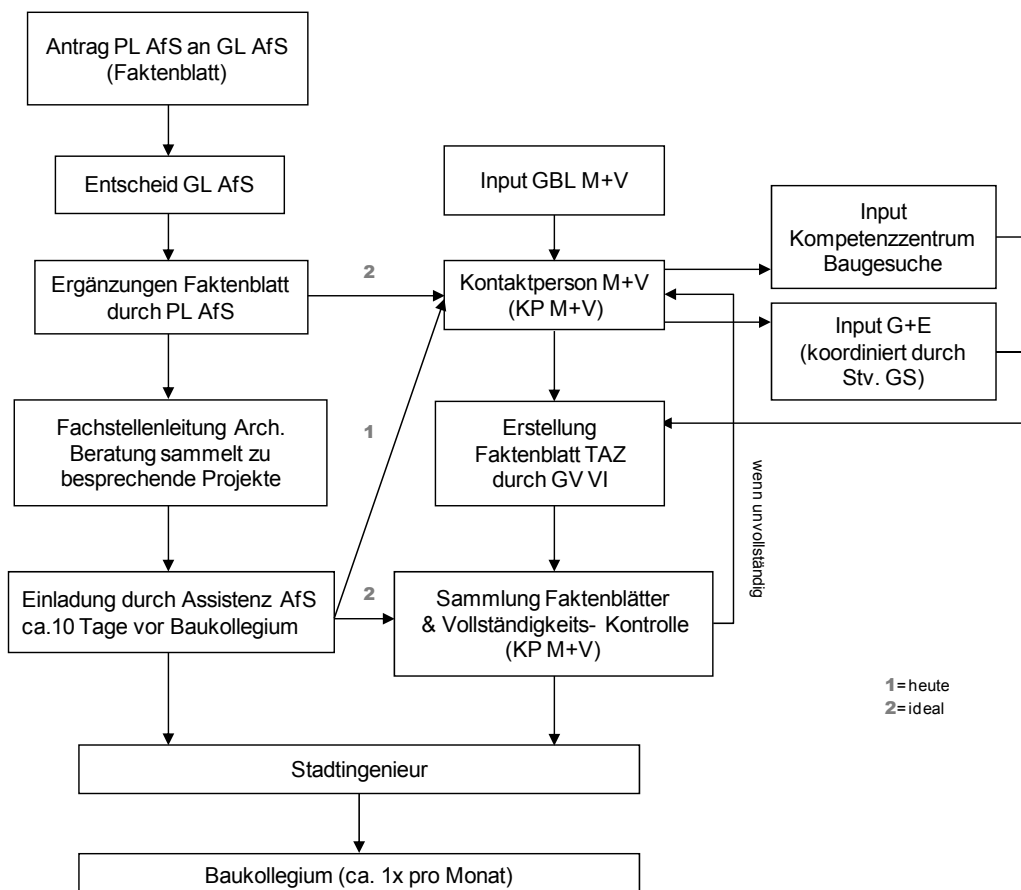
Prozess / Verfahren Baukollegium

Trifft beim AfS ein Gesuch ein, eine Idee/Studie dem Baukollegium zur Beurteilung vorzulegen, bzw. führt das Amt für Hochbauten oder eine andere Amtsstelle einen Wettbewerb durch, prüft die leitende Amtsstelle folgende Fragen:

- Benötigen die allenfalls möglichen / geplanten Nutzungen voraussichtlich mehr als 100 Parkplätze?
- Kann die Parkierungsfrage allenfalls Auswirkungen auf die Projektidee haben?
- Werden im Programm Aussagen zur Parkierung gemacht?

Kann mindestens eine der Fragen bejaht werden,

- ist die Idee/Studie neben den anderen involvierten Ämtern auch dem Tiefbauamt M+V frühzeitig vor dem Termin im Baukollegium vorzulegen (Faktenblatt AfS an TAZ M+V). TAZ M+V orientiert bei Bedarf die Vertretung des TAZ im Baukollegium.
- ist TAZ M+V bei der Ausarbeitung und Festlegung des Wettbewerbprogramms bezüglich Parkierung beizuziehen.



Verantwortlichkeiten (zusätzlich zu Grundprozess)

AfS

- prüft die Parkplatz-Relevanz der Idee/Studie gemäss obiger Fragestellungen
- bezieht das Tiefbauamt M+V in die Vorprüfung ein

Amt für Hochbauten / leitende Amtsstelle bei einem Wettbewerb

- prüft die Parkplatz-Relevanz des Wettbewerb-Objekts gemäss obiger Fragestellungen
- bezieht das Tiefbauamt M+V in die Ausarbeitung des Programms ein

4.4 Stadt als Bauherrin

Auch die Stadt hat sich als Bauherrin (in der Regel die Liegenschaftsverwaltung oder das Amt für Hochbauten) an das geltende Recht (u.a. PBG und PPV) zu halten. Entsprechend gelten die üblichen Verantwortlichkeiten und es sind die festgelegten Prozesse wie auch die Eskalationsstufen analog für private Gesuchstellende einzuhalten. Zudem sollte die Stadt eine gewisse Vorbildfunktion übernehmen, z.B. bei der Minimierung der Anzahl Parkplätze für PW oder der Förderung von Veloabstellplätzen (Stadtverkehr 2025 und Umsetzung 2000-Watt-Ziele). So orientiert sich die Festsetzung von Parkplatzzahlen bei städtischen Planungen und Bauten im Rahmen des vom Stadtrat beschlossenen "Mastersplans Energie 2012" am Minimum der PPV.

Werden noch vor der Baueingabe im Rahmen von Objektkrediten Parkierungsaspekte thematisiert, sind hierbei zwecks Wahrung der Einhaltung der entsprechenden gesetzlichen Grundlagen zwingend vorgängig das Tiefbauamt M+V und allenfalls weitere betroffene Dienstabteilungen beizuziehen.

Besonderes Augenmerk ist auf die klare Trennung zwischen der Rolle als Bauherrin und jener als Bewilligungsbehörde zu legen (keine Vermischung von privaten und öffentlichen Interessen). Dies gilt insbesondere bei Meinungsdivergenzen, wo grundsätzlich die gleichen Eskalationen gelten wie bei den anderen Prozessen gemäss der anderen Unterkapitel zu 4. Wichtig sind hier Direktkontakte mit klaren Rollenzuteilungen und -Verständnissen bzw. einer klaren Abgrenzung zwischen Bewilligungsbehörden und Bauherrschaft.

4.5 Autoarmes Wohnen

Mit der revidierten, noch nicht rechtskräftigen PPV2010 ist bei der Regelbauweise ein Abweichen unter den Pflichtbedarf für Autoarmes Wohnen gemäss Artikel 8, Absatz 5 möglich. Der reduzierte Bedarf ist nachvollziehbar zu begründen. Die vorgesehenen Massnahmen zur Vermeidung von Autofahrten sind plausibilisiert in einem 'Mobilitätskonzept' darzulegen. Dieses muss ein 'Controlling' und eine 'Rückfallebene' enthalten. Weitere Einzelheiten und Empfehlungen hierzu finden sich im Anhang 2.

Unter dem Regime der noch geltenden PPV1996 ist gestützt auf Art. 8 Abs. 3 eine begründete Ausnahmebewilligung zu beantragen.

Prozess / Verfahren

Nach Inkrafttreten der PPV2010 kann grundsätzlich ohne vorherigen Kontakt mit den Behörden ein Baugesuch inkl. des Antrags auf Autoarmes Wohnen mit Begründung eingereicht werden. Es empfiehlt sich jedoch, vorgängig den Entwurf der Begründung für Autoarmes Wohnen (Mobilitätskonzept, Controlling, Rückfallebene) mit dem Tiefbauamt M+V zu besprechen.

Verantwortlichkeiten (zusätzlich zu Grundprozess)

TAZ KZB

- beurteilt die Begründung aus rechtlicher Sicht
- Stellt einheitliche Praxis (in Bezug auf die Rechtsanwendung) sicher

TAZ M+V

- Beurteilt die Begründung aus planerischer, funktionaler Sicht
- Stellt einheitliche Praxis (in Bezug auf die Kriterien) sicher
- überwacht das Controlling

4.6 Fahrtenmodell

Das Fahrtenmodell kann bei grösseren Objekten mit Mischnutzung, vielen Parkplätzen und insbesondere einem zu erwartenden hohen MIV-Verkehrsaufkommen helfen, eine wirtschaftliche, umweltfreundliche und verkehrsplanerisch optimale Balance zwischen Anzahl Parkplätzen und MIV-Fahrten zu finden. Es bricht das eher starre Korsett der PPV auf und ermöglicht eine differenziertere Handhabung der Parkierungs- und Fahrtenfrage dank dem Verzicht auf eine fixe Zuteilung der Parkplätze auf die einzelnen Nutzergruppen.

Dank diesem Verzicht auf die fixe Zuteilung von Parkplätzen bzw. der direkten Beeinflussung des MIV-Aufkommens, ergibt sich für den zukünftigen Betreiber des Bauobjektes eine gewisse Vereinfachung bei Nutzungsanpassungen bzw. -verschiebungen, da das Fahrtenmodell in sich bereits einen gewissen Spielraum aufweist.

Andererseits bedeutet das Fahrtenmodell auch einen gewissen Mehraufwand für den Betreiber, da das Verkehrsaufkommen regelmässig erhoben werden muss und die Nutzer mit mehr oder weniger einschneidenden monetären Mitteln zur Einhaltung des Fahrtenplafonds bewegt werden müssen.

Voraussetzungen:

- Geschlossenes Areal mit möglichst wenigen Zu- und Wegfahrtmöglichkeiten.
- Gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr; minimiert Risiko der Fahrtenüberschreitung und ermöglicht Integration in ein Verkehrs- und Mobilitätsmanagement.
- Klare Vorstellungen über künftige Arealnutzungen (Unsicherheiten bezüglich Nutzflächen möglichst kleiner +/- 20%)
- Einigkeit unter den involvierten Grundeigentümerschaften.
- Zentrale Bewirtschaftung aller dem Fahrtenmodell angehörenden Parkierungsanlagen.

Erfolgsfaktoren

- Mehr als 150 Parkplätze oder mehr als 2'000 Fahrten pro Tag oder mehr als 4000 Personenbewegungen pro Tag.
- Nutzungen mit grossem Parkplatzspitzenbedarf.
- Breiter Nutzungsmix, hohe Nutzungsdichte.
- Keine relevanten Ausweichmöglichkeiten auf benachbarte Parkierungsanlagen, die nicht dem Fahrtenmodell angeschlossen sind.

Das Fahrtenmodell wird bereits seit einigen Jahren bei verschiedenen Objekten in Zürich eingesetzt (Sihlcity, ETH Höggerberg, z.T. Gebiet Neu-Oerlikon), mit guten Ergebnissen. Die Verankerung im Rahmen der Teilrevision der PPV wurde vom Gemeinderat 2010 abgelehnt.

Prozess / Verfahren

Das Fahrtenmodell wird im Rahmen einer Sondernutzungsplanung (siehe Kapitel 4.2) oder einer notwendigen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) verankert.

In jedem Fall ist frühzeitig das Gespräch mit dem Tiefbauamt M+V zu suchen, zwecks Beurteilung der Eignung des Bauprojektes für ein Fahrtenmodell.

Weitere Ausführungen zum Prozess wie auch zu den einzelnen Elementen und den Berechnungsgängen finden sich im Leitfaden 'Fahrtenmodell' (TAZ, 2007).

Verantwortlichkeiten (zusätzlich zu Grundprozess)

TAZ M+V

- beurteilt die Eignung des Bauprojektes für das Fahrtenmodell
- beurteilt die Verträglichkeit der Fahrtenzahl in Bezug auf Raumplanung und Strassenkapazität
- wirkt bei der Ausformulierung des Fahrtenmodells mit
- überwacht das Controlling

UGZ

- beurteilt die Verträglichkeit der Fahrtenzahl in Bezug auf die Umweltbelastung und die Vorsorge

4.7 Zwischennutzungen durch Parkierung

Brachen, Leerstände oder unternutzte Grundstücke oder Liegenschaften werden gerne als Autoabstellplätze für umliegende Nutzungen beansprucht. Die Spannweite der entsprechenden Nutzung reicht von wildem Parkieren bis hin zu fest vermieteten Parkplätzen. Dies geschieht meist (auch von städtischen Amtsstellen), um auch bei Brachen/Leerständen auf Grundstücken Erträge erzielen zu können.

Auch solche Parkierungen für Nutzungen ausserhalb des Grundstückes bedürfen, selbst bei zeitlicher Befristung, **ab dem ersten Parkplatz** einer **Baubewilligung**, üblicherweise gemäss Grundprozess. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist nachzuweisen, welche Nutzflächen (ausserhalb des Grundstückes) den Parkplätzen gemäss Baueingabe zugeordnet sind und dass für diese Nutzflächen nicht bereits andernorts Parkplätze bestehen.

Eskalation innerhalb Verwaltung

1. Aussprache zwischen Projektverantwortlichen
2. Aussprache zwischen TAZ M+V und den Grundeigentümern (städtische Grundstücke: LV)
3. Bei weiterer Uneinigkeit wird die Differenz bei städtischen Grundstücken jeweils eine Hierarchiestufe höher eskaliert, bei privaten der Rechtsweg beschritten

4.8 Sanierung von Parkplatz-Überhängen

Der Bestand an privaten Parkplätzen beläuft sich in der Stadt Zürich auf rund 200'000. Davon entsprechen ca. 20'000 insofern nicht der geltenden PPV, als damit das festgelegte zulässige Maximum anzahlmässig überschritten wird. Diese sogenannten Parkplatz-Überhänge sind zu gegebener Zeit mit geeigneten Mitteln zu sanieren.

TAZ M+V verfügt über eine Liste aller Überhang-Objekte (Parkplatzüberhangsverdachts-Kataster).

Im Zusammenhang mit der Motion Sarbach/Knauss (GR Nr. 2008/333) ist die Thematik momentan in politischer Diskussion, ein stadträtlicher Auftrag erging an TAZ M+V, bis Juni 2014 einen Leitfaden über den Umgang mit PP-Überhängen zu erstellen. Bis auf weiteres gilt folgender Umgang mit PP-Überhängen:

Vorläufiger Prozess / Verfahren

Bei Neubauten und wesentlichen Umbauten geschieht die Sanierung im Rahmen des normalen Baubewilligungsverfahrens, d.h. es erfolgt eine Neuberechnung der Anzahl nötiger und möglicher Abstellplätze. Wird dabei das Maximum gemäss PPV weiterhin überschritten, ist vorgängig das Gespräch mit TAZ M+V sowie dem TAZ Rechtsdienst aufzunehmen, inwiefern z.B. der Ausnahmetitel der PPV zur Anwendung kommen könnte.

Verantwortlichkeiten (zusätzlich zu Grundprozess)

TAZ M+V zusammen mit TAZ RD

- stellt fest ob der PP-Gesamtbestand innerhalb des nach geltender PPV berechneten Maximalbedarfs liegt oder ein PP-Überhang besteht
- beurteilt die Notwendigkeit der Anordnung eines Abbaus von Überhang-PP.

4.9 Private Parkierung auf öffentlichem Grund

Private Parkplätze auf öffentlichem Grund sind nur in Ausnahmefällen möglich und bedürfen zwingend einer Konzession des Tiefbauamtes.

Bestehende private Parkplätze, welche den öffentlichen Grund tangieren, dabei aber kein Sicherheitsrisiko besteht und die Oberflächengestaltung nicht eingeschränkt wird, werden in der Praxis meist auch ohne Konzession toleriert.

Das Pilotprojekt "unberechtigte Parkplätze in Zürich West" zeigt, dass die früheren Abläufe und Zuständigkeiten für solche Bewilligungen unklar waren; es offenbart aber auch, dass kaum derartige Parkplätze bestehen. Neu ist nun alleine der Rechtsdienst des Tiefbauamtes zuständig für die Bewilligung und die Aufhebung privater Parkplätze auf öffentlichem Grund.

4.10 Spezialfälle

Die konkrete Situation eines Projektes weicht oft ab von den Normen und den vorgesehenen Wegen. Daraus ergeben sich immer wieder Sondersituationen, welche von Fall zu Fall beurteilt und mittels Spezialvereinbarungen geregelt werden. Hier gilt es, aus vergangenen Lösungen zu lernen, die damaligen Fehler zu vermeiden und Bewährtes wieder anzuwenden.

Nachfolgend einige Beispiele für Spezialvereinbarungen, welche in den letzten Jahren zu Diskussionen innerhalb und ausserhalb der Verwaltung geführt haben:

Parkplätze auf öffentlichem Grund:

Einem kundenorientierten Gewerbebetrieb in Zürich Nord wurde vor Jahren auf Zusehen die Bewilligung erteilt, auf damals nicht genutztem öffentlichem Grund zusätzliche Parkplätze zu erstellen.

Als der entsprechende öffentliche Raum für den Ausbau der Strasse benötigt wurde und die zusätzlichen Parkplätze aufgehoben werden sollten, wehrte sich der Gewerbebetrieb mit grosser Vehemenz dagegen.

Vorzeitige Erstellung von Parkplätzen für eine spätere Ausbautetappe:

Beim Bau der Unterniveau-Garage einer Überbauung mit gemischter Nutzung wurden bereits frühzeitig Parkplätze für eine geplante, weitere Ausbautetappe erstellt. Als sich die Erstellung dieser zusätzlichen Nutzungen über mehrere Jahre hinweg verzögerte, wurde der temporäre Abbau der vorgezogen erstellten Parkplätze (Schliessung einer Park-Ebene) jedoch seitens Privater blockiert.

Vermischung von privaten und öffentlichen Interessen bei der Stadt I:

Ein Überhang-Objekt weist auf seinem Grundstück über 300 Parkplätze mehr auf als der Nutzung entsprechend gemäss PPV maximal möglich wären. Bei einer Neunutzung oder einem Umbau müssten deshalb eine grössere Zahl Parkplätze aufgehoben werden. Als die Stadt ein Teil des Grundstückes erwarb, erreichten die Grundeigentümer bei der Neuparzellierung, dass für sie kein Parkplatzabbau erfolgte. Das Überhangobjekt hat damit trotz nochmals reduzierter Nutzfläche weiterhin gleich viele Parkplätze zur Verfügung.

Vermischung von privaten und öffentlichen Interessen bei der Stadt II:

Der Pächter eines in städtischem Besitz befindlichen Restaurants äusserte den Wunsch, dass auf dem benachbarten öffentlichen Parkplatz einige Parkplätze für das Restaurant reserviert würden. Da dies Privatparkplätze auf öffentlichem Grund wären, ist eine Konzession des Tiefbauamts notwendig. Die Parkplätze wurden jedoch ohne Konzession, gestützt auf eine nicht vom Tiefbauamt eingebrachte Weisung für das Restaurant reserviert.

Landverkauf (mit von der Stadt vermieteten Parkplätzen):

Die Stadt vermietet auf verschiedenen Parzellen des Finanzvermögens Parkplätze an Nutzer ausserhalb des Grundstückes. Bei einem Verkauf ist die rechtliche Situation gemäss Kapitel 4.7 zu sichern bzw. herzustellen.

Prozess / Verfahren

Da jede Situation individuell ist, können keinen Angaben zu einem einzuhaltenden Prozess oder Verfahren gemacht werden. Grundsätzlich muss bei jeglicher Vereinbarung mit einem Bezug zu Parkplätzen das Tiefbauamt M+V frühzeitig und bis zum Abschluss beratend beigezogen werden.

Eskalation innerhalb Verwaltung

Differenzen sind entsprechend zuerst auf Stufe der direkt Projektverantwortlichen in einer Aussprache zu bereinigen; bei weiterer Uneinigkeit wird die Differenz jeweils eine Hierarchiestufe höher eskaliert.

4.11 Gebühren für private Parkplätze

Gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung stellt die Einführung einer Gebührenpflicht bei Kundenparkplätzen für Nutzungen mit einem hohen Verkehrsaufkommen (z.B. Einkaufszentren) eine Betriebsvorschrift im Sinne von Art. 12 Abs. 1 lit. c USG dar, welche auf Grund des Zusammenhangs zwischen dem Betrieb und dem zugeordneten Parkplatzangebot eine geeignete Massnahme darstellt, um die Zahl der Fahrbewegungen und die damit verbundenen verkehrsinduzierten Belastungen zu reduzieren.

Die Bundesämter BAFU und ARE versandten im Frühjahr 2013 einen Rundbrief an die Kantone zum Thema "Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen" Das Rundschreiben ergänzt die Vollzugshilfe aus dem Jahr 2006 und umfasst insbesondere

folgende Neuerung: Die Luftschadstoffemissionen des Verkehrs nehmen ab. Die Bedeutung der verkehrintensiven Einrichtungen als Ursache für übermässige Immissionsbelastungen nimmt damit generell ab und lokale Faktoren (z. B. bereits existierende lufthygienische Belastung am Standort, übriges Verkehrsaufkommen) gewinnen im Einzelfall an Gewicht. Das heisst, dass die Abstützung von verkehrlenkenden Massnahmen nicht mehr allein auf Umweltschutzgesetz und Luftreinhaltung mehr möglich ist. Weiterhin relevante Begründungen für eine Pflicht zur Parkplatzbewirtschaftung: Kapazität Strassennetz, Strassenlärm, raumplanerische Aspekte etc.

Im Rahmen der PBG-Teilrevision "Parkierung" war eine "Bewirtschaftungspflicht für Abstellplätze im Zusammenhang mit Publikumsintensiven Einrichtungen" vorgesehen. Damit würde auf der kantonalen Ebene eine Rechtsgrundlage für eine kostenpflichtige Bewirtschaftung privater Kunden/Kundinnen-Parkplätze geschaffen. Mit Beschluss Nr. 1424 vom 11. Dezember 2013 verzichtet der Regierungsrat darauf, dem Kantonsrat eine PBG-Revisionsvorlage für die Teilbereiche Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen vorzulegen. Bis auf weiteres ergibt sich damit für die Stadt kein weiterer Handlungsbedarf.

Bei einzelnen (meist UVP-pflichtigen) Vorhaben mit einer grossen Anzahl an Besucher-PP sowie hohem Kunden-/Besucheraufkommen werden bereits heute Anforderungen betreffend Bewirtschaftung der Besucher- und Kundenparkplätze verankert (Gebührenpflicht ab der 1. Minute), z.B. im Rahmen von Sondernutzungsplänen (GP Manegg; SBV Triemlispital) und in den daran anschliessenden Baubewilligungen eingefordert. Beim GP Stadtraum HB begründet sich Bewirtschaftungspflicht mit der Konzentration der Besucherparkplätze verschiedener Nutzungen/Baufelder in einer gemeinsamen, öffentlich zugänglichen Parkierungsanlage an zentraler Lage.

Formulierungsvorschlag für Sondernutzungsplanungen (kann situationsspezifisch angepasst werden):
«Abstellplätze für Besucher/-innen und Kundschaft sind zu bewirtschaften (Gebühr ab der ersten Minute). Davon ausgenommen sind die Abstellplätze der Wohnnutzungen sowie von Betrieben mit einzelnen Abstellplätzen.»

5 Parkierung auf öffentlichem Grund

Bei der Parkierung auf öffentlichem Grund handelt es sich hauptsächlich um die blau markierten Anwohnerparkfelder in Wohngebieten sowie die weiss markierten Besucher- und Kundenparkfelder in der Innenstadt oder in Quartierzentren, sowohl auf öffentlichem Grund entlang der Strassen und auf Plätzen, wie auch in öffentlichen Parkierungsanlagen.

Die blaue Zone wurde Ende der 80er-Jahre eingeführt, um in den Wohnquartieren die Fremdparkierung durch Pendlerinnen und Pendler einzuschränken. In Neubaugebieten und insbesondere in Entwicklungsgebieten erfolgt die Parkfelderstellung heute aufgrund der PPV auf dem Privatereal. Parkfelder auf öffentlichem Grund sind nur vorgesehen, wenn ein öffentliches Interesse besteht. Aus diesem Grund gibt es in den Neubau-Gebieten kaum weiss oder blau markierte Strassenparkfelder.

5.1 Strassenparkierung

5.1.1 Neue Verkehrsordnung oder neues Strassenprojekt

Sowohl die Erstellung neuer Parkfelder, deren Ummarkierung (blau, gelb, weiss) wie auch deren Aufhebung sind unter diesem Begriff subsummiert, da sie immer einer neuen Verkehrsordnung bedürfen. Neue Verkehrsordnungen müssen ausgeschrieben werden.

Prozess / Verfahren

Die Zuständigkeit für Markierungen, Signalisation wie auch die Bewirtschaftung der Parkierung auf öffentlichem Grund liegt bei der DAV.

Neue Parkfelder wie auch **aufzuhebende** werden üblicherweise im Rahmen eines Strassenbauprojektes festgelegt. Diese werden durch Tiefbauamt G+E / P+R erstellt, unter Einbezug von TAZ M+V sowie weiteren betroffenen Ämtern, insbesondere DAV, GSZ (bezüglich der Parkierung). Die entsprechenden Projekte werden sowohl nach § 13 wie auch § 16 Strassengesetz aufgelegt und enthalten auch alle Anpassungen bezüglich Strassenparkierung. Ebenfalls erfolgt für die Veränderung der Parkfeldsituation eine polizeiliche Verfügung der DAV resp. des PD.

Da die Aufhebung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund oft heikel ist, hat TAZ M+V dazu ein Merkblatt erstellt. Ein Auszug mit den wesentlichen Aussagen insbesondere zu den möglichen Gründen für eine Aufhebung findet sich in Anhang 3.

Ummarkierungen von Parkfeldern tätigt die DAV aufgrund eigener Erkenntnisse, aufgrund von Bedürfnisäusserungen aus der Bevölkerung oder auf Antrag des Tiefbauamts.

Üblicherweise beauftragt das Tiefbauamt im Rahmen von Bauprojekten die DAV, eine Neu-, Um- oder Abmarkierung von Parkfeldern vorzunehmen, d.h. die neue Anordnung auszuschreiben und nach Ablauf aller Fristen bzw. Behandlung aller Einsprachen die neue Verkehrsordnung markierungstechnisch und signaletisch umzusetzen.

Alle planerisch / konzeptionell relevanten Ausschreibungen (im "Historischen Parkplatz-Kompromiss-Perimeter" alle; im übrigen Stadtgebiete ab 10 betroffene Parkfelder) sind vor Veröffentlichung mit dem Tiefbauamt M+V abzusprechen. Die entsprechenden Änderungen werden umgehend im MAP-VPM der DAV nachgetragen, so dass der aktuelle Stand laufend von TAZ M+V eingesehen werden kann.

Verantwortlichkeiten (bezüglich Parkierung)

DAV

- direkter Ansprechpartner im Quartier
- spricht den Entwurf aller planerisch / konzeptionell relevanten Ausschreibungen mit TAZ M+V ab (alle Ausschreibungen im Perimeter des "Historischen Parkplatz-Kompromisses"; im übrigen Stadtgebiete ab 10 betroffene Parkfelder)
- schreibt alle neuen Verkehrsanordnungen aus
- setzt die neue Verkehrsanordnung markierungstechnisch und signaletisch um
- führt alle Änderung im MAP-VPM nach (Parkuhren-PP auf öffentlichem Grund, Taxistandplätze, Polizeibereiche und IV-Parkplätze)

TAZ M+V

- begleitet die Strassenprojekte auch bezüglich Strassenparkierung
- prüft die Ausschreibungen grösserer neuer Verkehrsanordnungen bezüglich Konformität mit der städtischen Parkplatzpolitik

TAZ G+E / P+R

- entwickelt das zugehörige Strassenprojekt (G+E: Vorstudie; P+R. ab Vorprojekt)
- bindet alle betroffenen städtischen Stellen in den Prozess ein (GSZ, DAV, VBZ, etc.)
- führt den Mitwirkungsprozess durch (§13, 16, ev. 45 StrG)
- überwacht den Bauprozess

Eskalation innerhalb Verwaltung

1. Aussprache innerhalb Projektteam
2. Aussprache unter den zuständigen Fachbereichsleitern
3. StA Vorstudien
4. Involvierte Direktoren

5.1.2 Neubeurteilung / Überprüfung Anzahl Blaue-Zone-PP im Umfeld von Neubauten

§ 242 PBG verlangt, dass Fahrzeugabstellplätze für Bewohner, Beschäftigte und Besucher einer Baute oder Anlage auf Privatgrund angeordnet werden. Insofern müsste bei einem geplanten Neubau, für den ein Baugesuch eingereicht wird, auch der öffentliche Raum in der näheren Umgebung betreffend Anzahl Parkfeldern der blauen Zone neu beurteilt werden, was jedoch bisher nicht geschah. Hierzu bedarf es Regeln, die den Umgang mit der Blauen Zone im Zusammenhang mit Neu-/Umbauten sowie anderen Anliegen an den knappen Strassenraum definieren.

Die Regeln zum zukünftigen Umgang mit der Blauen Zone werden Im Rahmen der Parkraumplanung festgelegt.

Das weitere Vorgehen erfolgt dann gemäss Kapitel 5.1.1.

5.1.3 Änderung von Parkgebühren

Die Parktarife richten sich nach den Vorschriften über die Parkierungs- und Parkuhrkontrollgebühren (AS 551.330). Es wird unterschieden zwischen Gemeingebrauch, bei dem eine blosse Parkuhrkontroll-

gebühr (Kostendeckung) erhoben wird, und gesteigertem Gemeingebrauch, bei dem eine Benützungsgeld erhoben werden darf. In städtischen Zentrumsgebieten ist bereits eine Parkierungsdauer von mehr als 30 Minuten als gesteigerter Gemeingebrauch zu qualifizieren, der es erlaubt, Benützungsgeld zu erheben. Eine Gebühr für den gesteigerten Gemeingebrauch ist aktuell nur für die Parkplätze in den städtischen Zentrumsgebieten (City und Zentrum Oerlikon) zulässig. Eine Ausdehnung auf weitere Gebiete sowie weitere Nutzungen (z.B. Zoo) wird zurzeit diskutiert. Entsprechend umfangreich ist das Verfahren zur Änderung von Parkplatzgebühren; die Zuständigkeit liegt bei der DAV.

Prozess / Verfahren

- Auslöser, z.B. Antrag von TAZ M+V oder parlamentarischer Vorstoss aus Gemeinderat
- Die DAV stellt einen entsprechenden Antrag an den Vorsteher des Polizeidepartements; Entwurf des Antrags vorgängig zur Vernehmlassung bei TAZ M+V.
- Das Departement erstellt die Weisung an den Gesamtstadtrat.
- Heisst der Gesamtstadtrat die Weisung gut, geht die Vorlage zur Beratung in die gemeinderätliche Kommission und anschliessend von da zur Abstimmung in den Gemeinderat.
- Wird das Referendum von einer Partei oder Interessengruppe ergriffen, kommt die Vorlage zur Abstimmung an die Stimmberechtigten (Volksabstimmung).
- Stimmt das Stimmvolk der Vorlage zu, kann wiederum von Interessengruppierungen Stimmrechtsbeschwerde eingereicht werden und die daraus resultierenden Rechtsmittelentscheide können bis zur letzten richterlichen Instanz (Bundesgericht) weiter gezogen werden.
- Wird die Gebührenänderung rechtskräftig, setzt die DAV diese um.

Die Gebühren für Parkierungsbewilligungen in der Blauen Zone (Anwohnerparkkarte, Gewerbeparkkarte, Tagesbewilligung) basiert auf den Vorschriften über das unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (Parkkartenvorschriften, AS 550.310), zuständig ist die DAV. Im Rahmen der Parkraumplanung werden mögliche Gebührenanpassungen diskutiert.

5.1.4 Anordnung

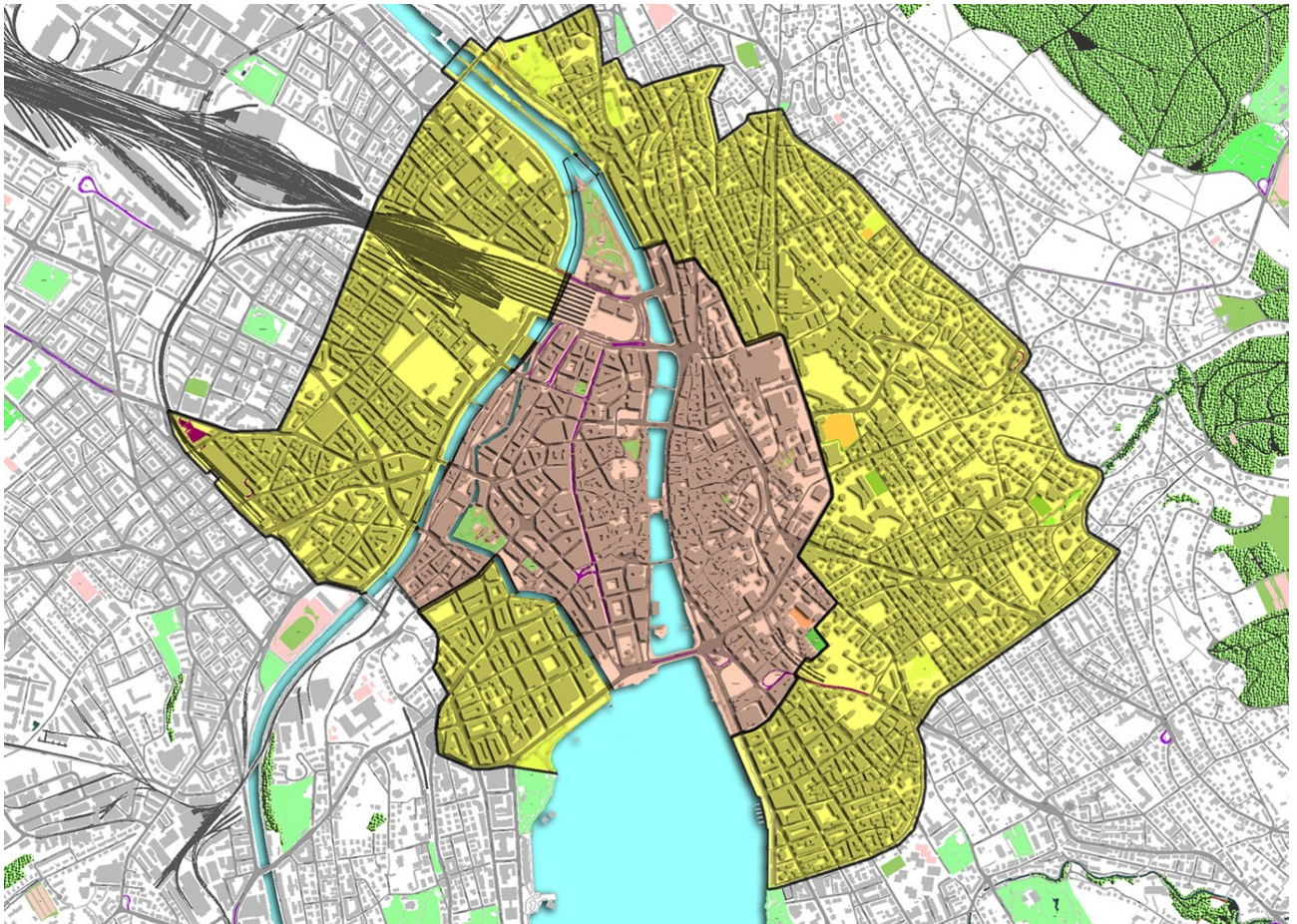
Im Regelfall sind Parkplätze auf öffentlichem Grund auf dem Strassenquerschnitt abseits des Trottoirs zu erstellen. Der Einsatz von Parkfeldern auf dem Trottoir ist nur dann sinnvoll, wenn sie in Kombination oder als Teil des gestalterischen Elementbandes angeordnet werden und ein benennbarer Mehrwert für das Quartier ausgewiesen werden kann. Bedingung dafür ist unter anderem eine Restbreite von min. 2 m auf dem Trottoir und die Möglichkeit von konfliktfreiem Manövrieren. Weiter soll durch die Anordnung der Parkplätze auf dem Trottoir kein ortsspezifisch unverhältnismässig grosser Verlust an Parkplätzen entstehen.

5.2 Historischer Parkplatz-Kompromiss

In der Innenstadt gilt der historische Kompromiss betreffend Parkierung: In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten soll die Anzahl der besucher- und kundenorientierten Parkfelder (gebührenpflichtig, weiss markiert), auf dem Stand von 1990 bleiben. Dabei handelt es sich um die Gesamtheit der öffentlich zugänglichen Parkfelder, also Strassenparkierung und Parkhäuser. Der Historische Parkplatz-Kompromiss wurde sinngemäss im kommunalen Verkehrsrichtplan festgesetzt.

Da das Tiefbauamt (M+V) verantwortlich ist für die Umsetzung bzw. Bewahrung des Historischen Kompromisses, sind alle Veränderungen bezüglich der öffentlichen Parkplätze im Perimeter des Historischen Kompromisses mit TAZ M+V abzusprechen.

Weitere Informationen zum Historischen Parkplatz-Kompromiss finden sich im Bericht «Der Historische Kompromiss von 1996 - Erläuterungen zu Entstehung und Umsetzung» (TAZ M+V, Oktober 2009)



Gültigkeitsbereich des Parkplatzkompromisses: City (rot) und citynahe Gebiete (gelb)

Verantwortlichkeiten (bezüglich Parkierung im Perimeter des Historischen Kompromisses)

TAZ M+V

- überwacht und steuert Einhaltung des Historischen Kompromisses
- führt zusammen mit der DAV eine laufende Statistik auf Basis von Zählungen und jährlicher Bilanzierung in der City sowie den citynahen Gebieten
- beurteilt Änderungen öffentliche Parkplätze betreffend und entscheidet darüber
- kommuniziert gegen aussen

TAZ G+E

- koordiniert alle betroffenen Strassenprojekte mit M+V

DAV

- spricht mit TAZ M+V alle Neu-, Um- und Abmarkierungen öffentlicher Parkplätze ab
- schreibt die entsprechenden neuen Verkehrsanordnungen aus
- setzt die neue Verkehrsanordnung markierungstechnisch und signaletisch um
- überwacht die Anzahl der gebührenpflichtigen Strassenparkplätze (Datenbank MAP-VPM)

Betreiber der Parkhäuser

- beantragen bei M+V jede Änderung der Anzahl öffentlicher Parkplätze in ihren Anlagen

Eine Eskalation erfolgt analog der Strassenparkierung, Kapitel 5.1.1.

5.3 Richtplan

Öffentliche Parkierungen mit mehr als 50 Parkfeldern sind Gegenstand des kommunalen Verkehrsplans. Sie dienen der Erschliessung der Innenstadt und von Quartierzentren, oder stehen im Zusammenhang mit Kultur, Erholung, Sport und Tourismus. Im Umkehrschluss gilt zudem, dass keine Parkierungsanlagen mit mehr als 50 öffentlichen Parkplätzen ohne entsprechenden Richtplaneintrag erstellt werden dürfen.

Die Festlegung erfolgt im Verfahren der Richtplanrevision. Die diesbezügliche Richtplanung erfolgt durch das Tiefbauamt M+V.

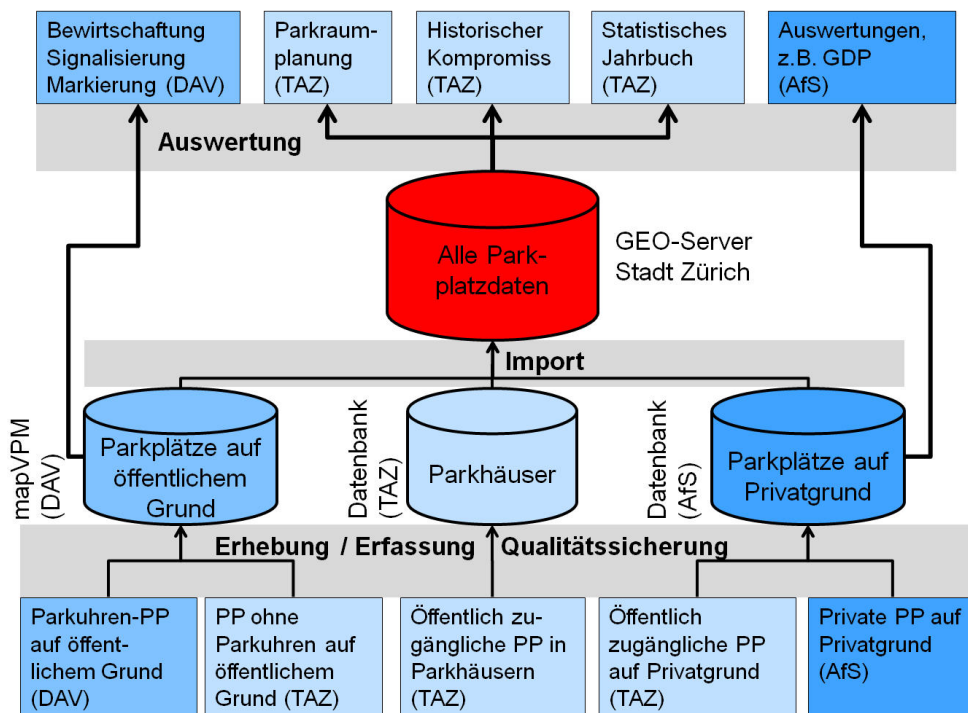
5.4 Parkplatzstatistik

Die statistische Dokumentation der Parkplätze der Stadt Zürich fokussiert hauptsächlich auf die öffentlich zugänglichen Parkplätze auf öffentlichem wie privatem Grund. Angegliedert ist aber auch die Erhebung der privaten, nicht öffentlich zugänglichen Parkplätze.

Prozess/Verfahren

Das TAZ, M+V erstellt auf der Basis eigener Zählungen und derjenigen von DAV und AfS das Mengengerüst für die Parkplatzstatistik und stellt dieses Statistik Stadt Zürich (SSZ) zur Verfügung. Die Details zur Erhebung, der Auswertung und der Verwendung von Daten zu Parkplätzen auf öffentlichem und privatem Grund sind in «Parkplätze Stadt Zürich, Vereinbarung über die Zusammenarbeit betreffend Erhebung und Verwendung von Parkplatzdaten in der Stadt Zürich» vom Herbst 2011 geregelt. Diese Vereinbarung bezweckt die effiziente und koordinierte Erhebung und Auswertung von Parkplatzdaten.

Die Erhebungen und Datenflüsse illustriert die folgende Graphik auf der nächsten Seite.



Datenflüsse «Parkplätze Stadt Zürich»

Verantwortlichkeiten

TAZ M+V

- führt Parkplatzstatistik und GIS PP
- erhebt die Parkplätze auf öffentlichem Grund ohne Parkuhren
- erhebt die öffentlich zugänglichen Abstellplätze auf Privatgrund

TAZ Program Office

- führt die Datenbank zu den öffentlich zugänglichen Parkhaus-Abstellplätzen
- erstellt Pläne, Tabellen etc.

DAV

- erhebt die öffentlichen Parkuhren-Abstellplätze
- führt die Datenbank MAP-VPM

AfS

- führt die Datenbank mapGeschossnutzung mit privat zugänglichen Privatparkplätzen

Eskalation innerhalb der Verwaltung

1. Aussprache innerhalb Projektteam
2. Aussprache unter den zuständigen Fachbereichsleitern
3. Aussprache unter den Direktoren von TAZ, DAV und AfS.

6 Spezialfälle

Neben den eindeutig zuordenbaren privaten Fahrzeugabstellplätzen nach PPV auf Privatgrund und den öffentlichen Parkplätzen im öffentlichen Grund (Kapitel 4 und 5) existieren auch Mischformen. Zum einen sind (private) Abstellplätze für die Kundschaft im Zusammenhang mit privaten Nutzungen (z.B. Warenhäuser oder Zoo) i.d.R. für alle zugänglich und werden folglich innerhalb des entsprechenden Perimeters auch im Historischen Kompromiss eingerechnet. Andererseits können öffentliche Parkplätze auch auf privatem Grund angeboten werden (z.B. Hardau, zukünftig auch SwissRe), während der öffentliche Grund - abgesehen von sog. Restflächennutzungen - nicht für private Parkierungszwecke zur Verfügung steht.

Die massgeblichen Verfahren sind im Einzelfall mit dem Rechtsdienst sowie TAZ M+V festzulegen.

Weiter gibt es auch Spezialregelungen zu Carsharing-Standplätzen, zu e-Mobilitäts-Parkplätzen sowie zur Veranstaltungs-Parkierung:

Carsharing-Standplätze

Als Bestandteil der Zürcher Mobilitätsstrategie soll Carsharing gefördert werden. Daher gilt folgende Praxis:

- Carsharing-Standplätzen sind grundsätzlich auf Privatgrund anzuordnen.
- Die Carsharing-Standplätzen sind einer konkreten Nutzung zuzuordnen und den freiwillig zulässigen Parkplätzen gemäss PPV anzurechnen, d. h. nebst dem Pflichtbedarf, der im Regelfall nicht über Carsharing-Standplätzen abgedeckt wird, können für die jeweilige Nutzweise Carsharing-Standplätzen bis zum zulässigen Maximum gemäss PPV angeboten werden.
- In Ausnahmefällen können Carsharing-Standplätzen auch auf öffentlichem Grund erstellt werden. Hierzu ist, nach vorgängiger Prüfung der betroffenen Ämter, eine Sondernutzungsbewilligung des TAZ notwendig. Im Gebiet des historischen Parkplatzkompromisses kann die Sondernutzung nur bewilligt werden, wenn die Bilanz des Kompromisses nicht beeinträchtigt wird. Die Erkenntnis eines laufenden Pilotprojektes an drei verschiedenen Standorten bildet die Entscheidungsgrundlage über eine Weiterführung der Bewilligungspraxis.
- In Fussgängerzonen der Innenstadt sind keine Fahrzeugstandorte auf öffentlichem Grund vorgesehen. Sollte ein Carsharing-Betreiber einen Fahrzeugstandort in einer solchen Zone auf Privatgrund mieten, so wird der Betreiber gemäss heutiger Rechtslage unter Vorweisen eines gültigen Mietvertrages von der Bewilligungsstelle der DAV die entsprechende Zufahrtsbewilligung ausgestellt.

Elektro-Mobilitäts-Parkplätze

Immer mehr Elektro-Fahrzeuge verkehren täglich auf den Strassen Zürichs. Die Stadt Zürich unterstützt die Entwicklung der Substitution der Verbrennungs- durch Elektromotoren grundsätzlich, da der Stadtverkehr mit seinen vielen MIV-Fahrten auf kurzen Distanzen ein ideales Pioniergebiet für die Elektromobilität ist. Um den Umstieg vom klassischen Auto auf die Elektromobilität zu unterstützen, fördert die Stadt jedoch nicht die Erstellung zusätzlicher Parkplätze speziell für Elektrofahrzeuge, sondern die Ausrüstung bestehender Parkplätze mit Ladestationen.

ewz erstellt hierbei selbst einige Ladestationen und führt einen Plan aller stromversorgten öffentlichen Parkplätze, welcher auch die bedeutsamen, frei zugänglichen privaten Ladestationen z.B. in Parkhäusern und Tankstellen aufführt.

Entsprechend sind E-PP auf Privatgrund in der Regel nur im Rahmen der PPV zu bewilligen. Es besteht kein Anspruch auf zusätzliche PP für Elektrofahrzeuge.

Veranstaltungs-Parkierungen

Die Stadt ist Kulturzentrum für eine ganze Region. Dementsprechend finden auf dem Stadtgebiet eine grosse Zahl Veranstaltungen mit grossem Publikumsaufkommen statt. Solche Events können von kurzer Dauer sein oder über einen längeren Zeitraum stattfinden, wobei der Veranstaltungsort öffentlichen Grund oder privaten Grund in Anspruch nehmen kann.

Je nach Art und Zeitdauer unterliegen Veranstaltungen Bewilligungsverfahren, in deren Rahmen in der Regel standorts- oder veranstaltungsspezifische Anforderungen an die der Verkehrserschliessung gestellt werden (Verkehrskonzept, Zugänge, Parkierung, PP-Bewirtschaftung, Massnahmen zur Förderung der ÖV-Nutzung, Information- und Marketingkonzepte). Bei Grossveranstaltungen ist die Bewilligungsstelle der Stadtpolizei, bei kleineren Veranstaltungen der Kreischef der Stadtpolizei zuständig.

Mehrfachnutzung von Parkplätzen

Seit mehreren Jahren gibt es Vermittlungsdienste, die mittels Smartphone-Technologie zeitweise leer stehende Parkplätze zur Miete anbieten. Einbezogen sind neben öffentlich zugänglichen Parkplätzen («epark24») in erster Linie privat zugängliche Parkplätze («parkingspace», «sharedparking», «parkit»).

Gegenüber Anbietern und einzelnen Eigentümern vertritt die Stadt folgende, zwischen AfB, UGZ und TAZ abgesprochene Haltung:

«Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) sowie die städtische Parkplatzverordnung (PPV) besagen Folgendes: Grundsätzlich gilt für private Parkplätze in der Stadt Zürich, dass diese bestimmungsgemäss zu nutzen sind (PPV, Art. 11). Seit 1975 werden private Parkplätze jeweils nur für bestimmte Nutzungen bewilligt. Das heisst z.B., dass Parkplätze, die für die Angestellten eines Optiker-geschäfts bewilligt worden sind, nicht ohne Weiteres abends für Besucher einer nahen Bar zur Verfügung gestellt werden können.

Abweichungen vom bestimmungsgemässen Gebrauch, insbesondere wenn sie zu Mehrverkehr und damit zu Lärm- und Umweltemissionen führen, sind baurechtlich relevant und demzufolge bewilligungspflichtig. In diesem Sinne sind der Vermietung von ungenutzten oder nur teilweise genutzten Parkplätzen an Dritte enge Grenzen gesetzt.

Bei öffentlich zugänglichen Abstellplätzen ist die Parkplatzvermittlung grundsätzlich kein Problem, weil die Mehrfachnutzung hier bestimmungsgemäss erfolgt. Entscheidend für die Beurteilung sind in jedem Fall die entsprechende Baubewilligung und die Grundlage, auf der diese Bewilligung gesprochen worden ist, wobei die Gesetzesgrundlage zum Zeitpunkt der Bewilligung massgebend ist.»

Diese Haltung wurde den bereits am Markt befindlichen Anbietern mittels Schreiben bekannt gemacht, zusätzlich mit der Aufforderung zur periodischen Berichterstattung über das Ausmass und die Auswirkungen der Parkplatzvermittlung.

Treten neue Anbieter auf dem Markt auf, so werden sie in der gleichen Art kontaktiert und informiert.

Anhand der Berichterstattungen der Anbieter verfolgt TAZ M+V die Entwicklung aktiv.

7 Grundlagen

Car Sharing in der Stadt Zürich - Fördermassnahmen; TAZ M+P, Januar 2010

Der Historische Kompromiss von 1996 - Erläuterungen zu Entstehung und Umsetzung;
TAZ M+P, Oktober 2009

Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz; PBG);
Kantonsrat Zürich, September 1975

Leitfaden Fahrtenmodell - eine Planungshilfe; TAZ M+P und UGZ, Januar 2007

Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich - Teilstrategie Parkierung; TAZ M+P, September 2002

Parkplatzaufhebungen auf öffentlichem Grund; Merkblatt TAZ M+P, Juli 2011

Parkplätze Stadt Zürich - Vereinbarung über die Zusammenarbeit betreffend Erhebung, Verwendung
und Weitergabe von Parkplatzdaten in der Stadt Zürich; TAZ M+P, Juli 2011

Prozess AfS – TAZ Sondernutzungsplanungen(Entwurf); TAZ M+P, März 2011

Städtische Parkplatzverordnung 1996; Gemeinderat Stadt Zürich, Dezember 1996

Städtische Parkplatzverordnung 2010; Gemeinderat Stadt Zürich, Juli 2010

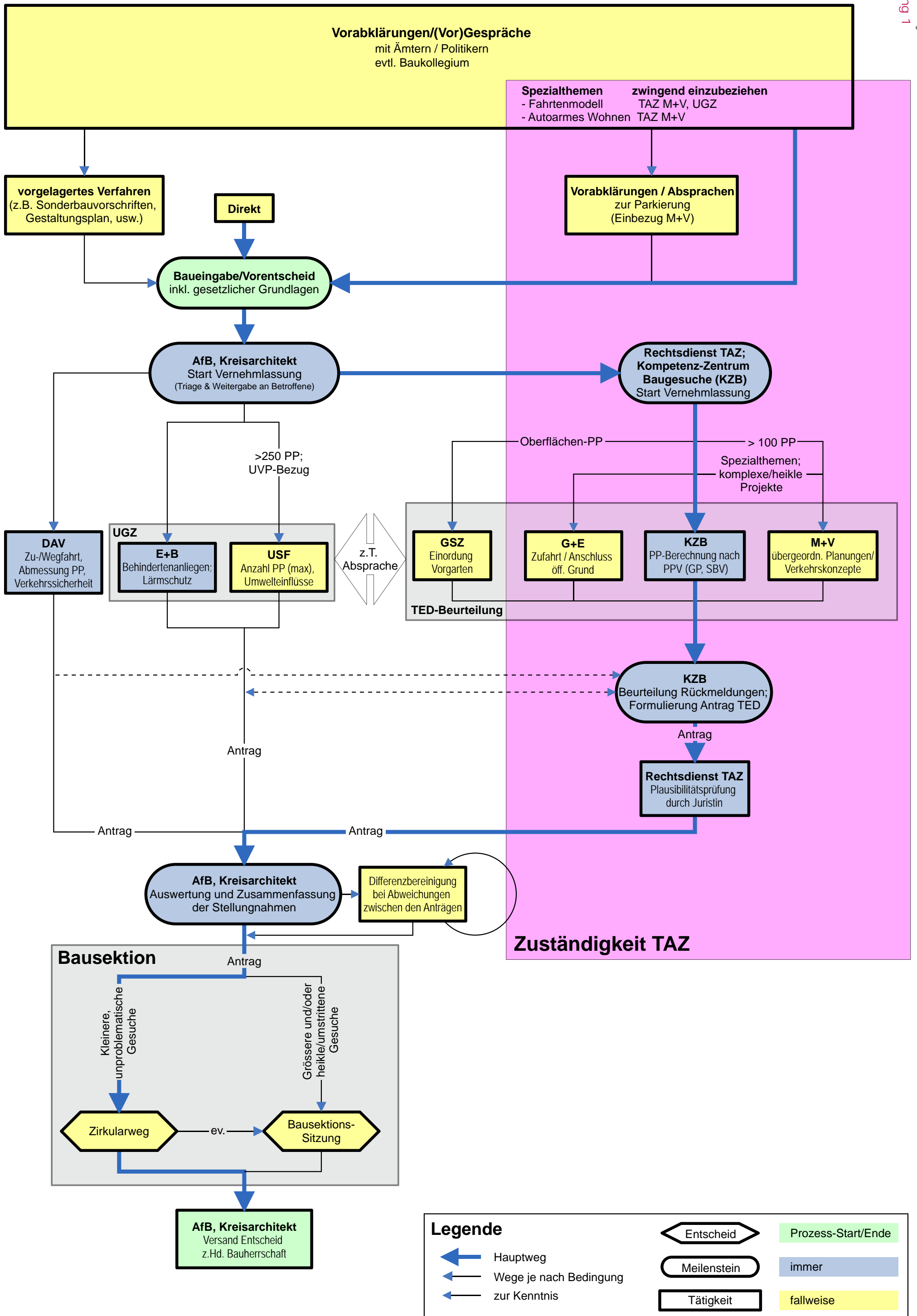
Praxiswerte für Spezielle Nutzungen (Stand 3. April 2007)

Stadträume 2010 - Umsetzung - Gestaltungs-Standards, Stadträume: Parkierung, Januar 2007

8 Abkürzungsverzeichnis

AfB	Amt für Baubewilligungen
AfS	Amt für Städtebau
AHB	Amt für Hochbauten
ASZ	Archiv und Statistik, Zürich
BZO	Bau- und Zonenordnung
DA	Dienstabteilung
DAV	Dienstabteilung Verkehr
G+E	TAZ, Gestaltung + Entwicklung
GP	Gestaltungsplan
GSZ	TAZ, Grün Stadt Zürich
HistKomp.	Historischer Kompromiss (bezüglich Parkierung in der Innenstadt)
Immo	Immobilienverwaltung der Stadt Zürich
KZB	TAZ, Kompetenzzentrum Baugesuche
LV	Liegenschaftenverwaltung
M+V	TAZ, Mobilität + Verkehr
P+R	TAZ, Planung + Realisierung
PBG	Planungs- und Baugesetz
PP	Parkplatz / Parkplätze
PPV	Parkplatzverordnung der Stadt Zürich
SBV	Sonderbauvorschriften
TAZ	Tiefbauamt der Stadt Zürich
TED	Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
UGZ	Umwelt- und Gesundheitsschutz
UGZ - E+B	Umwelt- und Gesundheitsschutz, Energietechnik und Bauhygiene
UGZ - USF	Umwelt- und Gesundheitsschutz, Umweltschutzfachstelle

Parkierung auf Privatgrund im Baubewilligungsverfahren (Grundprozess)



Anhang 2: Autoarmes Wohnen: Anforderungen

Auszug aus «Unterschreitung des Parkplatz-Minimalbedarfs für autoarme Nutzungen – Anforderungen», TAZ M+P, Januar 2010

Die Anforderungen an Darlegung und Begründung beziehen sich auf ein *Mobilitätskonzept*, das dazu gehörige *Controlling*, die Definition der *Rückfallebene* und sind als Empfehlungen zu verstehen.

Mobilitätskonzept

Antrag

Auf der Basis der Parkplatzberechnung nach gültiger PPV Darlegung der beantragten Anzahl Parkplätze nach Nutzungskategorien wie auch der Differenz zwischen dem Minimum gemäss PPV oder GP bzw. SBV und der beantragten Parkplatzzahl.

Begründung

- generelle Zielsetzungen, die mit dem Neu- bzw. Umbau verknüpft sind (2000 Watt-Gesellschaft, Nachhaltigkeit etc.)
- Beschrieb des Umfeldes hinsichtlich Erreichbarkeiten, Nutzungen und ÖV-Qualität

Anreize zur vermehrten Nutzung von Velo und ÖV; zum Beispiel

- Vergünstigung ÖV (Railcheck und dergleichen)
- attraktive Veloabstellplätze (Anzahl, Zugänglichkeit, Sicherheit etc.)
- Empfangsstelle für Hauslieferungen
- Information über Angebote

Massnahmen zur Verminderung des Auto-Besitzes

- Vertragliche Regelung zum Autobesitz zwischen Vermieter und Mieter (Autoverzichtserklärung)
- Begründungspflicht für eigenes Auto gegenüber Vermieter
- zumindest kostendeckende Preise für Parkplätze
- frühzeitige Information über Autobesitz- bzw. Parkplatzregelungen
- Carsharing-Fahrzeuge

Erfahrungswerte zum Parkplatzbedarf bzw. Autobesitz

- Autobesitz-Anteile in bestehender bzw. anderen Siedlungen
- Parkplatz-Auslastung und Parkplatz-Preise in bestehender bzw. anderen Siedlungen

Controlling

- Sicherstellen, dass effektiver Parkplatz-Bedarf bzw. effektiver Anteil an Besitzern eigener Autos periodisch ausgewiesen und mit den Vorgaben des Mobilitätskonzepts verglichen wird; zum Beispiel mittels periodischer Bestätigung der Autoverzichtserklärung oder der Kontrolle der umliegenden Strassenparkplätze.

Rückfallebene und Grundbucheintrag

- Verpflichtung der Bauherrschaft bei anhaltend überhöhter Parkplatz-Nachfrage den Pflichtbedarf gemäss gültiger Parkplatzverordnung nachzuweisen bzw. durch eine entsprechende Ersatzabgabe abzugelten.
- Definiertes Vorgehen bei entsprechender Nichteinhaltung der Vorgaben
- Verpflichtung zur Anmerkung im Grundbuch vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung.

Anhang 3: Parkplatzaufhebungen auf öffentlichem Grund

Auszug aus dem Merkblatt «Parkplatzaufhebungen auf öffentlichem Grund» (TAZ M+P, Juli 2011)

Ausgangslage

- Weisse und blaue Parkplätze haben keine eigentliche Bestandesgarantie
- Ein Abbau/Ausbau weisser und blauer Parkplätze ist grundsätzlich möglich
- Die Bedarfsabdeckung auf Privatarealen hat zugenommen. Die Bedeutung der blauen PP nimmt entsprechend tendenziell ab (Ziel des PBG zur Entlastung des öffentlichen Raums)
- Bei einer Güterabwägung zwischen der Aufwertung des öffentlichen Raums, der Umsetzung von Richtplaneinträgen und dem Bestand der Parkierung haben deshalb im Regelfall die ersten beiden Aspekte Vorrang
- Steuerung der absoluten Anzahl der Parkplätze

TAZ- Praxis in den Strassenbauprojekten

- Grundsatz für Projekterarbeitung: PP-Abbau minimal halten (nur so viel als wirklich erforderlich)
- Umfeld wird beachtet: Wohnen, Gewerbe, Zentrumszone, Nutzen
- Falls nicht alle Bedürfnisse realisiert werden können:
Wertung/Gewichtung durch Projektteam → Projektbezogener Entscheid
- Variantenentscheid durch Projektteam
(bei Divergenzen: Steuerungsausschuss Vorstudien (SAVS))
- Klärung PP-Bedürfnis zusammen mit DAV
- Bei grössere Projekten / Abbauplänen:
Informelles Mitwirkungsverfahren / Öffentlichkeitsarbeit mit Einbezug von Quartiervertretenden
(z.B. Leitbild Langstrassenquartier)
- Controlling erfolgt über Bestandesaufnahme (jährlich/zweijährlich) durch M+P
→ jährlich gemeinsame Analyse und Schlussfolgerungen (M+P und G+E) als Grundlage für Projektentwicklungen Vorstudien

Gründe für Parkplatzaufhebungen

Umsetzung Richtplanvorgaben (Verkehrsplan Radwege)

- ungenügende Fahrbahnbreite für Radstreifen neben Parkplätzen
- Fahrbahnverbreiterung mittels Trottoirverschmälerung nicht möglich (minimale Trottoirbreite 2.0m (Ausnahmen 1.8m, Unterhalt!))
- Strassenverbreiterung nicht möglich (Gebäude an Strassengrenze) oder unverhältnismässig (Topographie, Landerwerb, Nutzung Vorgartengebiete)

Strassenaus-/ umbauten

- Trottoirverbreiterung wegen grösserem Fussgängeraufkommen
- Schaffung zusätzlicher Fahrspuren (z.B. Busspur) oder für längere Stauräume
- Fahrspurverbreiterung wegen grösseren Fahrzeugen (LKW, Bus)
- Strassenumgestaltungen (Umsetzung Standards Stadträume 2010, Einrichtung Begegnungszonen, versetzte Parkplätze in Tempo 30 etc)

Velomassnahmen

- Markierung von Velo-Vorfahrspuren (vor VRA)
- Velo-/ Mofa-/ Motorradabstellplätze anstelle Parkplätze

Fussgängermassnahmen

- Anordnung von neuen Fussgängerstreifen
- Bau von Fussgängerschutzinseln
- Gewährleistung der Sichtweiten (Verkehrssicherheit)

Bushaltestellen

- neue Haltestellenanordnung
- Vergrösserung Haltestellen (längere Busse)
- Gewährleistung der Haltestellenan-/ wegfahrt

Umsetzung Alleenkonzept

- Trottoirverbreiterung gegen Fahrbahn/Parkierung für Baumpflanzungen
- Bäume zwischen Parkfeldern

Wertstoffsammelstellen

- UFC, OFC anstelle von Parkplätzen
- Platz für Entleerungsfahrzeug

Private Neubauten

- Neue Grundstückerschliessungen (Garagen-, Parkplatzzufahrten)
- Bau von privaten Parkplätzen auf Privatreal (1:1-Bilanz)

Diverses

- Anlieferungsflächen für neue Restaurants, Geschäfte
- Anordnung von Taxi-Standplätzen
- Neue VSS-Parkplatznorm vom Febr. 2006 (grössere Parkplatz-/ Fahrgassenbreite)