



Fakt 1

Die Parkplatzzahlen für das Stadion Zürich sind rechtens!

Da die Unterstellung, die Stadt habe das Recht nicht eingehalten, immer und immer wieder wiederholt wird, ist es angebracht, wieder einmal ausführlich dazu Stellung zu nehmen.

Berechnung der Anzahl Parkplätze

Die errechnete Anzahl Parkplätze hält sich an die Parkplatzverordnung der Stadt Zürich. Diese Verordnung wurde 1996 vom Gemeinderat der Stadt Zürich verabschiedet und vom Regierungsrat genehmigt. Sie regelt, wie viele Parkplätze minimal erforderlich und maximal zulässig sind.

Die Parkplatzverordnung orientiert sich bei der Festlegung der Parkplatzzahlen an der Nutzweise und der Nutzfläche.

Beispiele:

Nutzweise "Wohnen": 1 Parkplatz pro 100 m² Nutzfläche.

Nutzweise "Bar": 1 Parkplatz pro 40 m² Nutzfläche

Diese grundlegende Festlegung auf Grund der Nutzweise und Nutzfläche ergibt den Normalbedarf.

Dieser **Normalbedarf** wird aber reduziert. Es gibt verschiedene Faktoren für die Reduzierung. Wichtig sind insbesondere die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, die Luftreinhalteverordnung und der Ortsbildschutz.

Beispiele:

Gebiet A (Altstadt): Parkplatzzahl 10% des Normalbedarfs

(Die Altstadt hat wenig Parkmöglichkeiten und ist sehr gut vom öV erschlossen)

Gebiet B (City): Parkplatzzahl zwischen 25% und 45% des Normalbedarfs

Da der Normalbedarf reduziert wird, heissen diese Gebiete "**Reduktionsgebiete**".

Es gibt vier Reduktionsgebiete A, B, C, D und das so genannte "übrige Gebiet".

Das Stadion Hardturm liegt im Reduktionsgebiet D. Bei dieser Zuteilung sind auch die noch nicht verwirklichten Projekte der Richtplanung berücksichtigt, also zum Beispiel das neue Tram Zürich West. Die künftige ÖV-Erschliessung ist also bereits einberechnet und muss nicht neu beurteilt werden.



Die Berechnung in der nachfolgenden Tabelle geht von dieser einfachen Tatsache aus, **dass das Stadion im Reduktionsgebiet D steht.**

Warum nun die grossen Differenzen zwischen den städtischen Zahlen und den „Berechnungen“ des VCS Zürich? Der VCS Zürich postuliert, die Parkierungszahlen beim Stadion seien aufgrund eines Reduktionsgebietes C zu berechnen. Er argumentiert mit der künftigen verbesserten Erschliessung, doch wie soeben dargelegt, sind in der Zuteilung des Stadions zum Reduktionsgebiet D die künftigen Projekte wie das neue Tram bereits berücksichtigt.

Zudem vermischt der VCS Ansätze aus der kantonalen Wegleitung zur Bemessung der Parkplätze mit der städtischen Parkplatzverordnung. Dies führt zu inkorrekten Abweichungen.

Die Parkplatzverordnung legt für das Reduktionsgebiet D ein Minimum von 60% und ein Maximum von 95% des Normalbedarfs fest.

Nutzungen	Nutzfläche in m ²	Ansatz: 1 Parkplatz pro	Minimum Pflicht- PP	Maximum (zulässiger PP-Bedarf)	Anteil Kunden- /Besucher-PP am Pflichtbedarf
Mantelnutzungen:					
Büro < 500 m ² (kundenintensiv)	10'300	120 m ²	51,5	81,5	25,8
Büro > 500 m ² (nicht kundenintensiv)	17'000	210 m ²	48,6	76,9	12,1
Restauration	2'700	40 m ²	40,5	64,1	30,4
Läden > 2'000 m ²	32'000	160 m ²	120,0	190,0	90,0
Hotel	224 Zimmer	3 Zimmer	43,2	68,4	32,4
Freizeit	1'800	/20 m ²	64,8	102,6	48,6
Total Mantelnutzungen			369	584	239
Permanente Kern- nutzungen					
Konferenz/VIP-Lounges	2000 Sitzpl.	10 SPL.	120,0	190,0	90,0
Restauration	1'750	40 m ²	26,3	41,6	19,7
Total permanente Kernnutzungen			146	232	110
					Fest zuzuteilende PP (Pflichtbedarf) VSS 640'601a
Fussballstadion	4'000 Sitzpl.	10 Pl.	240	380	240,0



	26'000 Sitzpl.	8 Pl.	1'950	3'087,5	487,5
Total Fussballstadion**			2'190	3'468	728**
Park + Ride			100		

Reduktionsgebiet D mit lufthygienischer Begrenzung auf 95 % des Normalbedarfs

Die der permanenten Kernnutzung zugewiesenen maximal 232 Parkplätze werden hier den 728 Pflicht-Parkplätzen der Stadionnutzung zugerechnet.

Somit sind mindestens 1097 (369+728) Parkplätze zu erstellen und maximal 1422 Parkplätze zulässig. Der Gestaltungsplan sieht 1250 PP (inkl. P+R) vor. Mit dieser Zahl ist die Parkplatzverordnung also ganz klar eingehalten!

Schätzung der Anzahl Fahrten auf Basis der Parkplätze je Nutzung

Schlüsselgrösse ist das sogenannte *Spezifische Verkehrspotenzial pro Parkfeld pro Tag* (SVP). Ein Parkplatz für einen Büroangestellten weist beispielsweise ein SVP von durchschnittlich 2,5 auf: Morgens Fahrt ins Büro, abends Heimfahrt. Die SVP sind Erfahrungswerte und können sehr stark streuen; zum Beispiel kann bei Besucherparkplätze für Läden das Verkehrspotenzial zwischen 8 und 18 Fahrten pro Tag liegen. Auch ist der Wert abhängig vom Parkplatzangebot: je weniger Parkfelder zur Verfügung stehen desto intensiver dessen Belegung bzw. der Umschlag.

Das auf der Basis der Parkplätze und deren nutzungsspezifischen Belegung berechnete tägliche Verkehrsaufkommen ergibt somit folgende Werte:

Mantelnutzung und permanente Kernnutzung (365 Tage)	2,15-2,4 Mio. Fahrten pro Jahr (6'583 Fahrten pro Tag)
Anlassverkehr gemäss UVB (60 Tage)	ca. 0,15 Mio. Fahrten pro Jahr
Park + Ride (100 Parkplätze)	0,1 Mio. Fahrten pro Jahr

Diese Berechnungsmethode liefert einen unteren Grenzwert der Fahrtenzahl zum Vergleich mit dem Resultat aus der Fahrtenmodellbetrachtung.

Schätzung der Anzahl Fahrten auf Basis der Poolnutzung der Parkplätze.

Integraler Bestandteil des Fahrtenmodells ist eine Poolnutzung der Parkplätze. Das heisst, es gibt keine Unterteilung der Kunden- und Besucherparkplätze in Einkaufs-, Freizeitnutzung usw. Bei einem entsprechenden Betrieb errechnet sich (ohne rund 570 Pflicht-Parkplätze für die Veranstaltungsnutzung) ein Verkehrsaufkommen von jährlich rund 3,7 Mio. Fahrten. Zusammen mit der Veranstaltungsnutzung ist somit von einem Verkehrsaufkommen von rund 3,85 Mio. Fahrten pro Jahr auszugehen. **Diese Berechnungsmethode liefert einen oberen Wert der Fahrtenzahl, der jedoch nur bedingt realistisch ist, weil mit der grösseren Zahl verfügbarer Parkplätze eine massgebliche Reduktion des Verkehrspotenzials pro Parkplatz zur erwarten ist.**



Etablierung eines Fahrtenmodells

Das mit dem im Gestaltungsplan festgesetzten Fahrtenmodell erlaubt die Poolnutzung der Parkplätze und ist juristisches Neuland. Mit dem Fahrtenplafond soll sichergestellt werden, dass der Motorfahrzeugverkehr, den das Projekt auslöst, die Grenzen respektiert, die durch Strassenkapazitäten und Anforderungen des Umweltschutzgesetzes definiert sind. **Die Berechnung der Anzahl Fahrten erfolgt analog zur Parkplatzberechnung, aber losgelöst davon:**

1. Normalbedarf aufgrund Nutzerbedürfnisse (Kundenaufkommen, Modalsplit)
2. Reduktion aufgrund öV-Erschliessung und Nutzerbedürfnissen
3. Reduktion aufgrund "überdurchschnittlicher Emittent" (publikumsintensive Einrichtung)

Mit diesem Berechnungsgang ergibt sich eine jährliche Fahrtenzahl von 2,5 Mio. (6'900 Fahrten pro Tag). Das entspricht der Zielgrösse im Gestaltungsplan.

Schlussfolgerungen:

Wenn der Stadtrat von Spielraum spricht, meint er insbesondere die minimalen (minimal erforderlichen) und maximalen (maximal zulässigen) Parkplatzzahlen innerhalb eines **vom Gemeinderat festgelegten** Reduktionsgebietes.

Ein gewisser Spielraum ergibt sich ebenfalls aus den Schätzungen der Anzahl Fahrten auf Basis der Parkplätze je Nutzung. Zudem ist das Fahrtenmodell zwar als moderne, dynamische, ökonomisch und ökologisch sinnvolle Weiterentwicklung der Parkplatzverordnung akzeptiert, aber juristisch nicht fixiert.

Ein analoges Verfahren stellt das Fahrtenmodell Sihcity dar, das vom VCS-Zürich mitgetragen wird.

Die Stadt stützt sich also bei den Parkplätzen auf das geltende Recht und bei den Fahrten auf bereits angewandte Praxis. Der Regierungsrat hat die Zahlen lediglich innerhalb des rechtlichen Spielraums anders interpretiert. Die Zuteilung zum Reduktionsgebiet D hat er zu Recht nicht überprüft, denn dies ist Aufgabe des Gemeinderats, welcher die Parkplatzverordnung überarbeiten müsste.