



**Interview zum Fahrtenmodell in der Stadt Zürich mit Erich Willi,  
Projektleiter Grundlagen und Strategien im Tiefbauamt der Stadt Zürich**

Fahrtenmodelle sind ein Ansatz, die Autofahrten zu und von einem Areal zu steuern und damit die Auswirkungen auf das übergeordnete Verkehrsnetz kontrollieren zu können. Die konkrete Anzahl der auf einem Areal vorhandenen Parkplätze hat dabei eine untergeordnete Bedeutung. Der Ansatz findet sich auch in Mobilitätskonzepten, die vermehrt bei grösseren Projekten im Bereich Wohnen oder Handel und Dienstleistung eingefordert werden.

Ein Beispiel dafür ist das Areal Bülachguss in Bülach. Für dieses Areal wurde ein Mobilitätskonzept ausgearbeitet, das auf erhebliches, teilweise sehr kritisches Echo stiess. Für das Areal gilt ein Modal-Split-Ziel, dessen Einhaltung mit Hilfe einer Fahrtenbeschränkung erreicht werden soll. Bricht man das Modal-Split-Ziel auf die Bewohnenden herunter, ist für jede Wohnung nur eine Hin- und Wegfahrt mit dem Auto pro Tag möglich. Die Geschäftsstelle der RZU hat diesen Fall zum Anlass genommen, sich dem Thema der Fahrtenmodelle und Erfahrungen damit zu widmen. Erfahrungen dazu gibt es gerade auch in der Stadt Zürich, weshalb die RZU-Geschäftsstelle Erich Willi, Projektleiter Grundlagen und Strategien im Tiefbauamt der Stadt Zürich, zu diesem Thema befragt hat.

**«Mit dem Fahrtenmodell sollen Anreize geschaffen werden, Parkplätze effizienter zu nutzen.»**

*Herr Willi, wie funktioniert das Fahrtenmodell in der Stadt Zürich?*

Mit dem Fahrtenmodell wird festgelegt, wie viele Autofahrten (Zu- und Wegfahrten) ein Areal bzw. die im Areal zulässigen Nutzungen maximal auslösen dürfen. Der Parkplatz selbst erzeugt ja keine Fahrt, sondern die Nutzung(en), für deren Besuch die Parkplätze eingerichtet wurden. Mit dem Fahrtenmodell sollen Anreize geschaffen werden, Parkplätze effizienter zu nutzen. Beispielsweise stehen auf den gleichen Parkplätzen am Tag die Fahrzeuge von Angestellten und am Abend bzw. in der Nacht die Fahrzeuge von Bewohnenden oder Besuchenden von Kinos oder Kneipen. Ohne ein Fahrtenmodell müssten für Wohnungen, Kinos, Büros etc. je separate Parkplätze gebaut werden. Zusätzlich ergeben sich bei einer aufgrund von Umbauten an bestehenden Gebäuden nötigen Neuberechnung der Parkplatzzahl heute häufig weniger Parkplätze als früher. Das Fahrtenmodell ermöglicht, dass in einem solchen Fall die Parkplätze nicht teuer rückgebaut werden müssen, sondern stattdessen die Zahl der Fahrten reglementiert bzw. limitiert und die Einhaltung entsprechend überwacht wird. Die Parkplätze werden jedoch nicht mehr wie beim Bau geplant genutzt.

*In welchen Fällen wurde es bisher eingesetzt?*

Bisher kam das Fahrtenmodell in der Stadt Zürich vier Mal zum Einsatz. Ein prominentes Beispiel ist Sihlcity. Bei der Revision der Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (PPV 2015) fand das Fahrtenmodell allerdings keine politische Mehrheit. Somit besteht weiterhin keine gesetzliche Grundlage, es in der Regelbauweise anzuwenden. Es kann nur im Rahmen von Sondernutzungsplanungen mit Zustimmung der Grundeigentümerschaft zum Einsatz kommen.



### *Was macht den Einsatz des Fahrtenmodells so anspruchsvoll?*

Viele Parameter fliessen in ein Fahrtenmodell ein: die spezifische Verkehrserzeugung pro Parkplatzkategorie, die Anzahl Parkplätze je Nutzung gemäss PPV, die Verteilung der Fahrten auf Tag und Nacht etc. Infolge der grossen Unsicherheit bezüglich der spezifischen Verkehrserzeugung je Parkplatz können sich je nach Auslegung der Spannweiten ganz unterschiedliche Fahrtenzahlen bei gleichen Nutzungen ergeben. Daraus ergeben sich dann nicht nur Diskussionen über die Anzahl nötiger und möglicher Parkplätze, sondern zusätzlich auch über die Fahrtenzahl. Kleine Veränderungen einzelner Werte können erhebliche Effekte auf die gesamte Fahrtenzahl haben, weshalb Verhandlungen mit Bauherren aufwändig sind. Wenn man nur die Parkplatzzahl festlegen muss, ist dies wesentlich einfacher als zusätzlich die mögliche Fahrtenzahl herzuleiten. Die Komplexität des Fahrtenmodells erschwert der Verwaltung die Verhandlungen mit den Projektverantwortlichen. Dafür kann man mit einem Fahrtenmodell bei einer Mischnutzung weniger Parkplätze bauen, als dies aufgrund der PPV eigentlich nötig wäre. Da die Erstellungskosten für Parkplätze sehr hoch sind, kann dies für Bauherren attraktiv sein.

### *Was passiert, wenn die zulässige Fahrtenzahl überschritten wird?*

In den Vereinbarungen zum Fahrtenmodell werden jeweils Sanktionen in verschiedenen Stufen, nach Anzahl der Überschreitungen, festgehalten. Bisher wurde jedoch in keinem der Stadtzürcher Fahrtenmodelle die maximale Fahrtenzahl erreicht. Dies zeigt, dass die Unsicherheiten bei der Herleitung der maximal möglichen Fahrtenzahl grosszügig ausgelegt worden sind.

**«Zudem sollten die öffentlichen Parkplätze auch ausserhalb der grossen Städte zeitlich und preislich bewirtschaftet werden.»**

### *Was können Sie auch kleineren Gemeinden und Städten in Sachen Parkieren empfehlen?*

In den Parkplatzverordnungen sollten die Parkplatzansätze (Bedarf an Parkplätzen pro massgebliche Geschossfläche Wohnen, Verkauf, Büro etc.) angepasst werden. In einigen Gemeinden liegen diese bis zu drei Mal so hoch wie bei den Ansätzen in Zürich oder Winterthur. Zudem gibt es nach wie vor Verordnungen ohne Maximalansätze. Gerade im Limmattal und Glattal sind aufgrund der hohen Dichte und der guten ÖV-Erschliessung Anpassungen der Parkplatzreglemente nach unten sinnvoll. Diese sollten möglichst regional koordiniert werden. Zudem sollten die öffentlichen Parkplätze auch ausserhalb der grossen Städte zeitlich und preislich bewirtschaftet werden. Denn fehlende oder sehr geringe Parkplatzgebühren laufen dem Ziel einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs entgegen und konkurrenzieren die aufwändig erstellten privaten Parkplätze. Gleichzeitig sollten mit der Bewirtschaftung der Parkplätze auch die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sowie die Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Angesichts der Kosten der Erstellung privater Parkplätze und einer Zukunft mit automatisiertem Fahren, in der weniger Strassenparkplätze dafür aber neue Flächen zum Ein- und Aussteigen benötigt werden, sollte die Zahl der Strassenparkplätze möglichst reduziert werden.