

Mobilitätsmanagement mit Fahrtenmodell

Der Verkehr in den Agglomerationen stösst an seine Grenzen. Verkehrsintensive Grossprojekte wie Stadien oder Einkaufszentren sind unter diesen Umständen fast nicht mehr zu realisieren – es sei denn, es werden neue Instrumente gefunden, um Umwelt- und Mobilitätsbedürfnisse aufeinander abzustimmen.

Das Zürcher-Fahrtenmodell eröffnet in der Schweizer Metropole neue Perspektiven für Investoren und Umweltschützer, wie das Beispiel Sihlcity zeigt.

Ein planerischer Dreisprung

Die planerischen Gestaltungsspielräume in den Agglomerationen werden immer enger: Raumknappheit, Luft- und Lärmbelastung bilden die Rahmenbedingungen für die wachsende Mobilität in den Zentren. Für verkehrsintensive Einrichtungen wie Einkaufszentren oder Stadien scheint es da keinen Platz mehr zu geben. Gleichzeitig fordert die Raumplanung, dass derartige Publikumsmagnete nicht mehr «auf der grünen Wiese», sondern in der Nähe gut erschlossener Zentren gebaut werden. Verdichtung ist das erklärte Ziel. Wie also können in den Agglomerationen neue Grossprojekte ermöglicht, die Infrastruktur vor einem Kollaps bewahrt und den Bewohnerinnen und Bewohnern ein angenehmes Lebensumfeld gewährleistet werden? Die Stadt Zürich geht diese Herausforderung mit einem neuen Planungsinstrument an: dem so genannten Fahrtenmodell.

Autoverkehr statt Parkplätze begrenzen

In vielen Städten wird der Autoverkehr durch eine Verknappung des Parkplatzangebots reglementiert – so auch in Zürich. Die städtische Parkplatzverordnung gibt für jedes Objekt und jede darin enthaltene Nutzungskategorie vor, wie viele Parkplätze minimal und maximal zur Verfügung gestellt werden müssen. Im Entwicklungsgebiet Neu-Oerlikon stiess dieses Vorgehen jedoch an seine Grenzen. Auf Grund der lufthygienischen Situation sowie der guten ÖV-Anbindung war das Parkplatz-Angebot stark eingeschränkt worden. Für ein neu geplantes Einkaufszentrum waren schliesslich

nur noch 40 Parkplätze übrig. Eine neue Lösung musste gefunden werden. Neu-Oerlikon wurde so zu einer der Keimzellen des Zürcher-Fahrtenmodells.

Statt konkreter Parkplatzzahlen gibt ein Fahrtenmodell bei der Bewilligung eines Bauvorhabens die Anzahl der zulässigen Fahrten vor, die das Objekt generieren darf. Es setzt damit unmittelbar an dem Faktor an, der für Umweltbelastungen und Verkehrsgpässe verantwortlich ist: dem Verkehrsaufkommen. Damit ein Fahrtenmodell funktionieren kann, ist eine Betreiberorganisation erforderlich, welche die Parkplätze im betroffenen Areal zentral bewirtschaftet und die Zahl der Fahrten erfasst. Sie ist für die Tarifgestaltung sowie für die Einhaltung des Fahrtenkontingents zuständig und muss in regelmässigen Abständen Bericht erstatten.

Flexible Nutzung des Parkplatzpools

Während die Parkplatzverordnung für jede Nutzungsart konkrete Parkplatzzahlen vorschreibt, macht ein Fahrtenmodell eine flexible Nutzung der Parkplätze möglich: Parkplätze, die tagsüber von Einkaufenden genutzt werden, stehen abends Kinobesuchern zur Verfügung. Mit der gleichen Anzahl Parkplätze – und mit denselben Investitionen – sind eine höhere Verfügbarkeit und eine bessere Auslastung gewährleistet. Werden jedoch an den Registrierstellen mehr Fahrten als vertraglich vereinbart erfasst, drohen Sanktionen: Bei mehrmaliger Überschreitung des Fahrtenkontingents kann die Stadt Zürich dem Betreiber je nach Vertrag zum Beispiel zweckgebundene Abgaben aufbürden, die Parkplätze einzelnen Nutzungsgruppen zuweisen oder die Anzahl der Parkplätze reduzieren.

Im Fall von Neu-Oerlikon machte das Fahrtenmodell den Bau des neuen Einkaufszentrums überhaupt erst möglich. Pro Tag sind in dem Gebiet mit 1500 Wohneinheiten und über 200'000 m² gewerb-



Das neue Einkaufs- und Unterhaltungszentrum Sihlcity in der Nähe der Zürcher Innenstadt: Ein Fahrtenmodell regelt das Verkehrsaufkommen.
(Bild: Ralph Bensberg)

licher Nutzfläche 6500 Fahrten erlaubt. Die vorhandenen Parkhäuser werden zentral bewirtschaftet und Anwohnende erhalten ein bestimmtes Fahrtenkontingent. Jede weitere Fahrt ist mit Mehrkosten verbunden. Bisher konnte das Fahrtenmodell eingehalten werden.

Kleinstadt in der Grossstadt – Sihlcity

Im März 2007 wurde in Zürich auf dem Areal der ehemaligen Zürcher Papierfabrik eine «Kleinstadt» in der Grossstadt eröffnet: Sihlcity. Das Einkaufs- und Unterhaltungszentrum umfasst eine Shopping Mall mit neunzig Geschäften, Restaurants, Bars, Kino, Grossdisco, Hotel, Büros und sechzehn Wohnungen. Wie kann ein ohnehin schon verkehrsgeplagtes Zürich ein derartiges Mega-Projekt in Zentrumsnähe verkraften? Zahlreiche Verhandlungen – VCS-Einsprachen inklusive – begleiteten die Verkehrsplanung für Sihlcity. Geeinigt haben sich Stadt und Investoren schliesslich auf ein Fahrtenmodell, das die Fahrtenzahl pro Tag auf 8800 und den Parkplatzpool auf 850 begrenzt – erstaunlich niedrige Zahlen angesichts eines erwarteten Besucheraufkommens von rund 20'000 Personen pro Tag. Zum Vergleich: Das 1975 eröffnete Glatzentrum mit einer ungefähr gleich grossen Verkaufsfläche verfügt über 4750 Parkplätze und verursacht täglich 23'000 Fahrten. Die ehrgeizigen Zielvorgaben für Sihlcity konnten nur durch eine ausgefeilte Planung und zahlreiche Begleitmassnahmen erreicht werden.

Grundlagen des Besucher- und Fahrtenmodells

Die zulässige Fahrtenzahl für Sihlcity wurde anhand eines Besuchermodells bestimmt: Es ermittelte das Einzugsgebiet sowie das Besucherpotenzial des «Urban Entertainment Centers» und definierte die mögliche und angestrebte Verkehrsmittelnutzung: 50% ÖV, 40%

Auto, 10% Velo und zu Fuss. Die Anzahl der Parkplätze wurde anhand der Parkplatzverordnung bestimmt. Die Parkplätze sind keiner Nutzung zugeteilt, sondern können als Pool flexibel bewirtschaftet werden. Dies waren die Vorgaben für die Verkehrsplanung, welche die Voraussetzungen dafür schaffen musste, dass das Fahrtenmodell eingehalten werden kann.

Mit ÖV (fast) jederzeit erreichbar

Im Zentrum steht eine ausgezeichnete Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Zwei Bus- und zwei Tramlinien, S-Bahnanschluss sowie das Nachtbusangebot der Zürcher Verkehrsbetriebe machen Sihlcity fast rund um die Uhr mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Das Areal ist an das städtische Velonetz angeschlossen und bietet 580 Veloparkplätze. Ein Home-Delivery-Service erleichtert den Einkäuferinnen und Einkäufern die Entscheidung für öffentliche Verkehrsmittel. Das Fazit nach rund einem Jahr Betrieb bestätigt die Planungen: Das Fahrtenmodell wird voll eingehalten. Von den rund 19'000 Besucherinnen und Besuchern täglich kommen 70% mit dem ÖV, dem Velo oder zu Fuss. Sihlcity wurde so zu einem Vorzeigemodell für urbane Grossprojekte mit umweltverträglicher Verkehrserschliessung. Das Beispiel beweist, dass mit Ideenreichtum und einer ausgefeilten Planung auch heute noch in dicht besiedelten Gebieten Platz für «verkehrsintensive Einrichtungen» geschaffen werden kann. Das Fahrtenmodell bietet dafür die planerischen Freiräume.

Neue Planungsinstrumente nötig

Die Verkehrsplanung benötigt neue Tools, um Umwelt- und Mobilitätsbedürfnisse aufeinander abzustimmen. Das kann nur gelingen, wenn die Ursache der Umweltbelastung, das heisst, das Verkehrsaufkommen direkt reglementiert wird. Dieses Ziel verfolgt neben dem Zürcher-Fahrtenmodell auch das Fahrleistungsmodell des Kantons Bern. Es kontingentiert nicht die Anzahl der Fahrten, sondern die Anzahl der zurückgelegten Kilometer. Während das Zürcher-Fahrtenmodell sich auf konkrete Bauvorhaben bezieht, weist der Kanton Bern grösseren Regionen Fahrleistungen zu, die sie dann in regionalen Richtplänen nach ihren Bedürfnissen verwenden können. In Zukunft sollten beide Ansätze, die grössräumige und die objektbezogene Kontingentierung, miteinander verbunden werden. Nur so können die Anforderungen von Raumplanung, Luftreinhaltung und Verkehrsplanung sowohl überregional als auch lokal aufeinander abgestimmt werden.

ULRIKE HUWER UND DOROTHÉE BRAUN

INFORMATION

Ulrike Huwer, Fachbereichsleiterin Verkehr, und Dorothee Braun, Leiterin Öffentlichkeitsarbeit bei Basler & Hofmann, Zürich

Info: Basler & Hofmann, Ingenieure und Planer AG, Forchstrasse 395, 8029 Zürich, Tel. 044 387 13 76, dorothee.braun@bhz.ch