

Mobilitätskonzept Zollhaus

Bearbeitung

Planungsbüro Jud
Nicola Nübold
Stefan Schneider

im Auftrag von

Genossenschaft Kalkbreite
Kalkbreitestrasse 2
8003 Zürich

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Voraussetzungen für den Nachweis von Parkplätzen für das Zollhaus	1
2.1	Massgebliche Parkplatzverordnung	1
2.2	Vorgaben und Auflagen	1
2.3	Möglichkeiten zur Anrechnung von in der Umgebung vorhandenen Abstellplätzen	2
2.4	Fazit Voraussetzungen	2
3	Antrag auf Ausnahmegewilligung gestützt auf Art. 8.5 der Parkplatzverordnung vom 7. Juli 2010	3
3.1	Anzahl Parkplätze	3
3.2	Rückfallebene	4
4	Begründung und Bestandteile des Mobilitätskonzepts	4
4.1	Nachhaltigkeitsziele für die Überbauung Zollhaus	4
4.2	Standortvoraussetzungen	4
4.3	Regelung Autonutzung Mieterschaft	6
4.4	Mobilitätsangebote	7
4.5	Abschätzung der Parkplatznachfrage	9
4.6	Controlling	11
	Anhang	12
A1)	Anfragen Anmietung von Parkplätzen in der Umgebung	12
A2)	Anzahl Parkplätze, Velo- und Motorradabstellplätze nach Parkplatzverordnung 2010	13

1 Einleitung

Dieses Mobilitätskonzept ist Bestandteil des Antrags zur Reduzierung der Anzahl nachzuweisender Pflichtparkplätze im Zusammenhang mit dem Baugesuch der Baugenossenschaft Kalkbreite zur Erstellung der Überbauung Zollhaus auf dem Areal Zollstrasse West in 8005 Zürich. Es dient der Begründung sowie der langfristigen Sicherung und Kontrolle eines unter dem Minimum der geltenden Parkplatzverordnung liegenden tatsächlichen Parkplatzbedarfs für die in der Überbauung geplanten Nutzungen. Gleichzeitig wird damit auch das Ausweichen auf den öffentlichen Grund (Blaue Zone) minimiert.

2 Voraussetzungen für den Nachweis von Parkplätzen für das Zollhaus

2.1 Massgebliche Parkplatzverordnung

Im Privaten Gestaltungsplan Zollstrasse ist in Art. 26, Abs. 1 festgehalten, dass bezüglich der Abstellplätze für den motorisierten Individualverkehr auf dem Zollhaus-Areal die „Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung) gemäss Gemeinderatsbeschluss vom 11. Dezember 1996 mit Änderungen vom 7. Juli 2010“ gilt. Diese erlaubt für autoarme Nutzungen auf Basis Art. 8, Abs. 5 eine gänzliche oder teilweise Befreiung von der Nachweispflicht für Autoabstellplätze:

Autoarme Nutzungen können von der Nachweispflicht ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Bedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts, die im Sinne von Art. 5 Abs. 1 minimal erforderlichen Abstellplätze real nachzuweisen oder durch eine entsprechende Ersatzabgabe nach Art. 15 ff. abzugelten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

2.2 Vorgaben und Auflagen

Das Areal Zollstrasse West und das darauf geplante Zollhaus unterliegen diversen rechtlichen Vorgaben sowie behördlichen und im Landkaufvertrag festgehaltenen Auflagen, welche die Erstellung von Parkplätzen (folgend PP) stark erschweren:

1. Der Private Gestaltungsplan Zollstrasse lässt keine oberirdische Parkierung zu (vgl. Art. 26, Abs. 2).

2. Das geplante 1. Untergeschoss ist zu einem guten Teil besetzt durch:
 - eine Zivilschutzanlage für die Überbauung, die laut Schutz und Rettung gebaut werden muss (keine Freikaufmöglichkeit).
 - die baurechtlich erforderlichen Abstellräume für die Wohnungen, die aufgrund der Zivilschutzanlage nicht optimal flächensparend eingepasst werden können.
 - die Haustechnikzentrale, die laut Entscheid des Amts für Städtebau nicht auf dem Dach der Überbauung untergebracht werden darf.
3. 28 PP müssen der SBB gemäss grundbuchamtlicher Auflage im Landkaufvertrag als Betriebsparkplätze zur Miete zur Verfügung gestellt werden. Im 1. Untergeschoss verbleibt Platz für maximal 8 weitere PP.
4. Im Erdgeschoss kann aufgrund der Anforderung der Bauherrschaft und des Amtes für Städtebau keine Parkgarage realisiert werden, da dort publikumsintensive Nutzungen vorgesehen sind.
5. Die Erstellung eines 2. Untergeschosses in grösserem Umfang und tauglich für PP ist nicht möglich, da das Areal in der höchsten Gewässerschutzzone A(u) liegt, in der laut kantonalem Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft keine Bauten erstellt werden dürfen, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel zu liegen kommen, respektive nur mit Ausnahmegewilligung und im Umfang von 10% der bebaubaren Fläche.

2.3 Möglichkeiten zur Anrechnung von in der Umgebung vorhandenen Abstellplätzen

Alle Anfragen der Genossenschaft Kalkbreite bezüglich allenfalls baurechtlich freien und der Überbauung Zollhaus anrechenbaren Autoabstellplätzen im Umkreis von 150m (für Besuchende) bzw. im Umkreis von 300m (für Bewohnende/Angestellte) verliefen erfolglos (vgl. Anhang 1).

2.4 Fazit Voraussetzungen

Aufgrund der genannten Vorgaben und Auflagen sowie der fehlenden Möglichkeit zur Anrechnung von Parkplätzen aus der Umgebung können den Nutzungen in der Überbauung Zollhaus insgesamt 8 PP zur Verfügung gestellt werden. Der für das Gestaltungsplangebiet Zollstrasse gültige Artikel 8.5 der Parkplatzverordnung 2010 erlaubt eine so weitgehende Unterschreitung des Minimalbedarfs an Pflichtparkplätzen.

3 Antrag auf Ausnahmegewilligung gestützt auf Art. 8.5 der Parkplatzverordnung vom 7. Juli 2010

3.1 Anzahl Parkplätze

Gemäss Parkplatzverordnung 2010 sind für die im Zollhaus vorgesehenen Nutzungen - Wohnen, Dienstleistungen, Verkauf, Gastronomie, ein Kulturbetrieb, eine Pension sowie ein Kindergarten - insgesamt 29 PP vorzusehen, davon 11 für Besuchende (vgl. Berechnung in Anhang 2).

Die Baugenossenschaft Kalkbreite beantragt, die Überbauung Zollhaus mit 8 PP für Autos anstelle der nach PPV 2010 minimal erforderlichen 29 PP zu realisieren. Dies entspricht einer prozentualen Unterschreitung von gesamthaft 72%. Die folgende Tabelle zeigt das Verhältnis der gemäss PPV erforderlichen und geplanten PP sowie die daraus resultierende Unterschreitung pro Nutzung und Nutzendengruppe.

Nutzung	PP für Bewohnende & Beschäftigte			PP für Besuchende			PP gesamt		
	gem. PPV	geplant	proz. Unterschreit.	gem. PPV	geplant	proz. Unterschreit.	gem. PPV	geplant	proz. Unterschreit.
Wohnen	12	2	-89%	1	6	-45%	13	8	-72%
Dienstleistung	2			1			3		
Verkauf	1			2			3		
Gastronomie	1			2			3		
Kulturbetrieb	1			4			5		
Pension	0			1			1		
Kindergarten	1			0			1		
gesamt	18	2	-89%	11	6	-45%	29	8	-72%

Für die Bewohnenden und die im Zollhaus Beschäftigten werden insgesamt 2 statt der geforderten 18 PP erstellt, dies entspricht einer Unterschreitung des Minimalbedarfs von 89%. Einer dieser beiden PP entspricht den Vorgaben für Behinderten-PP.

Für Besuchende sowohl der Bewohnenden wie auch der verschiedenen Gewerbe im Zollhaus werden insgesamt 6 statt der erforderlichen 11 PP erstellt, womit der Minimalbedarf um 45% unterschritten wird. Einer dieser 6 PP entspricht den Vorgaben für Behinderten-PP.

Der für Motorräder vorzusehende Minimalbedarf von 3 Abstellplätzen wird vollumfänglich erstellt.

3.2 Rückfallebene

Sollte sich das Mobilitätskonzept nicht dauerhaft bewähren, indem sich anhaltend eine über dem vorhandenen Parkplatzangebot liegende Nachfrage zeigt, verpflichtet sich die Baugenossenschaft Kalkbreite, die gemäss der massgeblichen Parkplatzverordnung zu erstellende Anzahl Parkplätze real nachzuweisen oder eine entsprechende Ersatzabgabe zu entrichten. Die Baugenossenschaft Kalkbreite erklärt sich bereit, diese Verpflichtung vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anzumerken.

4 Begründung und Bestandteile des Mobilitätskonzepts

4.1 Nachhaltigkeitsziele für die Überbauung Zollhaus

Die Genossenschaft Kalkbreite verfolgt soziale, wirtschaftliche und umweltpolitische Nachhaltigkeitsziele für die Überbauung Zollhaus und unterstützt damit aktiv das Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft für eine nachhaltige Stadt Zürich: Bereits in den Statuten der Genossenschaft ist eine 2000-Watt-konforme Erstellung und Bewirtschaftung ihrer Gebäude festgeschrieben. In der Konzeption des Zollhauses wurde entsprechend von Anfang an eine autofreie, primär auf ÖV und Velo abstützende Mobilität sämtlicher Nutzendengruppen vorgesehen. Diese autofreie Mobilität und der damit verbundene Verzicht auf Parkplätze sind auch in den bereits vorhandenen Bewerbungsunterlagen für die Gewerberäumlichkeiten festgehalten. Ebenfalls Teil des Zollhaus-Konzepts ist die Förderung einer starken Vernetzung zwischen den verschiedenen Wohn- und Arbeitsnutzungen innerhalb des Zollhauses wie auch zum umgebenden Quartier. In der so gedachten „Stadt der kurzen Wege“ bedarf es zur Erfüllung alltäglicher Mobilitätsbedürfnisse keiner Autos.

4.2 Standortvoraussetzungen

Gute Mobilitätsvoraussetzungen beginnen bereits beim geeigneten Standort, der kurze Wege für die täglichen Aktivitäten ermöglicht oder Wege gar überflüssig macht. Das Zollhaus weist hier aufgrund seiner zentralen innerstädtischen Lage optimale Bedingungen auf:

zu Fuss gehen und Velo fahren

- Es wird eine optimale Erschliessung des Areals mit direkten und sicheren Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr und die Anbindung an das städtische Netz inkl. der bestehenden ÖV-Haltestellen realisiert.
- Im direkten Anschluss an das Areal ist seitens der Stadt Zürich eine fuss- und velofreundliche Neugestaltung der Zollstrasse geplant.

- Via dem künftig über das Areal Zollstrasse Ost (SBB) verlaufenden „Gleisuferweg“ wird eine direkte Fusswegverbindung zum Perron 18 des Hauptbahnhofs gegeben sein.
- Die Zollstrasse ist im städtischen Masterplan Velo als Hauptroute vorgesehen, die Langstrassen-Unterführung und der ab Sihlquai geplante Velotunnel ermöglichen Velofahrenden zudem schnelle und gefahrlose Unterquerungen von Gleisfeld und Hauptbahnhof.

ÖV

- In unmittelbarer Nachbarschaft des Areals befindet sich die Bushaltestelle Röntgenstrasse, ab der die Buslinie 32 den städtischen Nahverkehr mit Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Wiedikon, Helvetiaplatz, Limmatplatz sowie am Bucheggplatz optimal erschliesst.
- Via Zollstrasse oder dem geplanten Gleisuferweg können mit einem Fussweg von 500 m die Unterführung Sihlquai und via diese der S-Bahn- und Fernverkehr am Hauptbahnhof Zürich erreicht werden.

CarSharing

- Zum heutigen Zeitpunkt (Stand September 2016) befindet sich in unmittelbarer Nähe des zukünftigen Zollhauses auf dem von der SBB zur Überbauung vorgesehenen Areal Zollstrasse Ost ein Mobility-Standort mit 7 Fahrzeugen verschiedener Kategorien. Wie und wo genau dieser wichtige Standort weiterbetrieben wird, ist aktuell Gegenstand von Gesprächen zwischen Mobility und dem Vermieter. Ein weiterer Standort mit 3 Mobility-Fahrzeugen findet sich in ca. 200 m Fussdistanz an der Ecke Josefstrasse/Johannesgasse.

Angebote in der Umgebung und auf dem Areal

- Der das Zollhaus umgebende Kreis 5, der via Langstrassen-Unterführung direkt erreichbare Kreis 4 und nicht zuletzt der Hauptbahnhof bieten den Bewohnenden des Zollhauses in fussläufiger Distanz ein breitestes Spektrum an Einkaufs-, Dienstleistungs- und Ausgelmöglichkeiten.
- Auf dem Areal selbst wird eine hohe Freizeit- und Aufenthaltsqualität realisiert, mit attraktiven Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien sowie in den Gemeinschaftsräumen, Kultur- und Gastronomiebetrieben. In kleinteiligen Gewerberäumlichkeiten werden zudem diverse Betriebe ihre Produkte und Dienstleistungen anbieten.
- Für sportliche und regenerative Naherholungsaktivitäten bieten sich der Kloster Fahr-Weg und die darüber erreichbaren Flussbäder an.

4.3 Regelung Autonutzung Mieterschaft

Durch besondere vertragliche Vereinbarungen wird reglementiert und gesichert, dass die Wohnungsmietenden wie auch die im Zollhaus angesiedelten Betriebe keinen bzw. nur einen minimalen Parkplatzbedarf generieren. Eine Missachtung dieser Vereinbarungen ist in den Statuten der Genossenschaft Kalkbreite als expliziter Grund für einen Ausschluss aus der Genossenschaft aufgeführt.

Wohnungsmietende

Der Autobesitz der Wohnungsmieterschaft wird über ein Vermietungskonzept mit mietvertraglicher Regelung geregelt:

- Bei der Beantragung von Mitgliedschaften in der Genossenschaft sowie bei Ausschreibung von freien Wohnungen wird auf das Konzept des autofreien Wohnens hingewiesen.
- Die Mietparteien, die keinen PP mieten, werden in einer Zusatzvereinbarung zum Mietvertrag verpflichtet, kein Privatauto zu halten, das auf dem Areal bzw. auf öffentlichem oder privatem Grund in dessen Umgebung seinen Standplatz hat. Die Mietenden werden verpflichtet, die Einhaltung dieser Regelung auch für sämtliche Mitbewohnenden zu gewährleisten.
- Personen, welche die Notwendigkeit eines privaten Autobesitzes plausibel nachweisen, können ein Gesuch für einen PP stellen, welchem die Genossenschaft nur in begründeten Ausnahmefällen (eingeschränkte körperliche Mobilität, Härtefälle) und sofern ein freier PP vorhanden ist, entspricht. In einer Zusatzvereinbarung zum Mietvertrag verpflichten sich diese Personen, für ihr Auto einen der im Zollhaus vorhandenen PP zu mieten. In dringenden Härtefällen kann die vorübergehende Anmietung eines PP auf Privatgrund in der Umgebung erlaubt werden. Eine dauerhafte Nutzung der umgebenden Blauen Zone via Anwohnerparkkarte wird für autobesitzende Bewohnende des Zollhauses mittels dieser Vereinbarungen in jedem Fall ausgeschlossen.

Gewerbemietende

Bereits die Auswahl der Gewerbemietenden erfolgt unter dem Aspekt „minimale Verkehrserzeugung“, d.h. an absehbar Autokunden-orientierte Betriebe werden keine Räumlichkeiten vermietet. Mit den Gewerbemietenden wird eine Vereinbarung bezüglich der Autonutzung getroffen:

- Mietinteressenten für die Gewerberäumlichkeiten werden im Rahmen des Vermietungsprozesses bereits frühzeitig bezüglich der Parkplatzsituation und der daraus resultierenden weitestgehenden Autofreiheit orientiert.
- In einer Zusatzvereinbarung zum Mietvertrag erklären sich die Gewerbemietenden verbindlich bereit, nicht mit dem Auto zum Zollhaus zu kommen, damit keinen Parkplatz zu benötigen und diese Verpflichtung auch auf alle Angestellten zu übertragen.

- Eine Härtefallregelung sieht Ausnahmen vor, z.B. für mobilitätseingeschränkte Mitarbeitende, für die, sofern vorhanden, ein Parkplatz in der Tiefgarage angemietet werden kann.
- Eine dauerhafte Nutzung der umgebenden Blauen Zone durch Geschäftsfahrzeuge (Gewerbeparkkarte) wird für Gewerbetreibende des Zollhauses mittels dieser Vereinbarungen in jedem Fall ausgeschlossen.
- Die Gewerbebetriebe werden verpflichtet, in ihren Firmenauftritten (Websites, Flyer etc.) die Kundschaft auf die fehlenden Parkiermöglichkeiten und die Anreisemöglichkeiten per ÖV hinzuweisen.

4.4 Mobilitätsangebote

Den im Zollhaus Wohnenden und Beschäftigten sowie ihrem Besuch bzw. ihrer Kundschaft werden zur Förderung einer autofreien Mobilität folgende Angebote zur Verfügung gestellt:

Serviceleistungen Velo

Die Infrastruktur der Veloabstellanlagen wird so gestaltet, dass die Velonutzung - auch mit besonderem Zubehör, z.B. Veloanhängern für Transporte - für die Bewohnenden und Beschäftigten einfach, sicher und bequem möglich ist. Dazu gehört die Bereitstellung von 265 Veloabstellplätzen (Bedarf gemäss PPV 2010 = 211 VP, davon 58 für Besuchende) in einer hohen Qualität, d.h. überdacht, beleuchtet, und diebstahlsicher. Die Veloräume sind von aussen direkt und ohne Niveauunterschied zugänglich und werden mit Service-Elementen wie Steckdosen für E-Bikes und einer Velowerkstatt mit Luftkompressor, Werkbank und Werkzeug ausgestattet. E-Bikes, Velos und Transportanhänger werden über das hausinterne Ausleihsystem geteilt werden können¹ oder bei darüber hinausgehendem Bedarf mit Mitteln aus dem Mobilitätsfonds beschafft und zur Ausleihe zur Verfügung gestellt.

CarSharing und Taxi

Um den Bewohnenden in nötigen Fällen Autonutzung zu ermöglichen, werden einerseits CarSharing-Angebote wie Mobility aktiv beworben. Andererseits erhalten Bewohnende und Pensionsgäste 10% bis 20% Rabatt auf Taxifahrten.

Serviceleistung Anlieferungen

Die Rezeption des Zollhauses wird Postsendungen und Warenlieferungen bei Abwesenheit der Adressaten empfangen und aufbewahren.

¹ In der Überbauung Kalkbreite machte das gut funktionierende Ausleihsystem zwischen den Bewohnenden die vorgängig geplante zentrale Beschaffung von Ausleih-Bikes und -Anhängern unnötig.

Mobilitätsinformationen

Die Genossenschaft Kalkbreite stellt für die Nutzerschaft des Zollhauses umfassende Mobilitätsinformationen bereit, z.B. in Form von Haltestellenfahrplänen, Velostadtplänen, Lieferservice-Adressen oder Informationen zu Mobility. Diese Informationen werden in digitaler Form verbreitet (z.B. via Website, Newsletter) oder sind an der Rezeption erhältlich. Es gehört zum vorgesehenen Aufgabenbereich der Rezeption, Auskünfte zu Mobilitätsfragen aller Art zu geben.

Die Kundschaft der Dienstleistungs-, Gewerbe- und Gastronomiebetriebe sowie des Kulturbetriebs und der Pension werden auf den betriebseigenen Websites, in betriebs-spezifischen Prospekten usw. auf das Fehlen von Parkplätzen und die Anreisemöglichkeiten per ÖV aufmerksam gemacht. Falls in dem im Zollhaus beheimateten Kulturbetrieb Veranstaltungen stattfinden, zu denen Besuchende aus einem überregionalen Einzugsgebiet erwartet werden, wird in den Veranstaltungshinweisen zusätzlich auf das 650 m Fussweg entfernte, öffentliche Parkhaus Hauptbahnhof am Sihlquai verwiesen.

Zugänglichkeit und Bewirtschaftung der Abstellplätze für Besuchende

Die PP für Besuchende in der Tiefgarage des Zollhauses werden von der Rezeption in einem allen Nutzungen im Haus zur Verfügung stehenden Pool-System effizient bewirtschaftet. Erhalten oder erhalten Bewohnende bzw. Gewerbetreibende per Auto anreisenden Besuch, können sie bei der Rezeption den Parkplatzbedarf inklusive geplanter Benutzungsdauer anmelden. Die Rezeption gibt bei bestehendem Angebot einen Zugangscode für die Tiefgarage sowie die Nummer des zugeteilten PP aus, die dem Besuch mitgeteilt werden können.

Mobilitätsfonds für nachfragegerechte Mobilitätsangebote

Es wird jährlich ein Mobilitätsfonds in Höhe von max. CHF 30'000.- geüfnet, aus dem nachfragegerecht verschiedene Mobilitätsangebote und Serviceleistungen finanziert werden, die der gesamten Mieterschaft zur Verfügung stehen, um ihre autofreie Alltagsorganisation zu erleichtern. Vorgesehen ist, dass die mobilitätsbezogenen Serviceleistungen der Rezeption im Umfang von ca. 10 Stellenprozent aus dem Fonds finanziert werden. Weitere aus dem Fonds finanzierte Angebote werden bedürfnisgerecht ausgestaltet bzw. nachfrageorientiert angepasst. Getreu dem partizipativen Ansatz des Zollhauses sollen die konkreten Bedürfnisse für fondsfinanzierte Angebote von der Hausvollversammlung der Bewohnenden und Gewerbetreibenden formuliert werden.

4.5 Abschätzung der Parkplatznachfrage

Das vorgesehene Angebot an Parkplätzen in der Überbauung Zollhaus wird aus folgenden Gründen sowohl für Zeitpunkt des Erstbezugs wie auch für die weitere Zukunft als ausreichend betrachtet:

ermutigende Erfahrungen mit der Überbauung Kalkbreite

Die autoarme Nutzung der proportional (ca. 50% mehr HNF und auch 50% mehr Abstellplätze, Unterschreitung Minimalbedarf ebenfalls 72%) über gleich viele Abstellplätze für Autos verfügende Überbauung Kalkbreite der Genossenschaft Kalkbreite funktioniert bis dato problemlos¹. Von den 12 dort vorhandenen Abstellplätzen sind 5 fest vermietet (Stand Juli 2016): 2 an auf Rollstühle angewiesene Bewohnende und 3 an Gewerbetreibende für Geschäftsfahrzeuge. Die übrigen 7 PP dienen als Abstellplätze für Besuchende der Bewohnenden, des Gewerbes und der Pension und weisen (Stand Juli 2015) eine Auslastung von ca. 50% auf. Es konnte kein spürbares Ausweichen auf die Blaue Zone in der Umgebung festgestellt werden und es sind auch aus der Nachbarschaft keine Klagen über durch die Kalkbreite verursachte Parkplatzprobleme bekannt.

zunehmender autofreier Lebensstil in urbanen Räumen

Die künftig in der Überbauung Zollhaus wohnenden und arbeitenden Menschen sind Vorreiter eines autofreien Lebensstils, der in urbanen Räumen generell und insbesondere auch in Zürich im Zunehmen begriffen ist. Dies zeigen u.a. die folgenden, überwiegend auf dem Mikrozensus Verkehr und Mobilität² basierenden Zahlen:

- Die Zürcher Wohnbevölkerung hat allein zwischen den Jahren 2005 und 2010 den Anteil ihrer per motorisiertem Individualverkehr zurückgelegten Wege von 30% auf 26% reduziert, der Anteil des ÖVs nahm im gleichen Ausmass zu³.
- Der Anteil der Stadtzürcher Haushalte ohne eigenes Auto betrug im Jahr 2000 42%, 2005 44%, und 2010 bereits 48%⁴.
- Eine statistische Analyse⁵ der in den Mikrozensen bis 2005 erfassten autofreien Haushalte zeigt, dass der Verzicht auf ein eigenes Auto einerseits wie zu erwarten durch äussere Restriktionen wie niedriges Einkommen und höheres Alter bedingt ist. Daneben gibt es aber eine seit den 1990ern stark wachsende Gruppe von Haushalten, die trotz vergleichsweise hohen Einkommen und vorhandenen Führerscheinen kein Auto besitzen, sich also für einen bewusst autofreien Lebensstil

¹ Vgl. Controlling Mobilitätskonzept zuhanden des städtischen Tiefbauamts.

² In der Schweiz führen verschiedene Bundesämter alle 5 Jahre den „Mikrozensus Verkehr und Mobilität“ durch, in dessen Rahmen ca. 60'000 in der Schweiz lebende Personen telefonisch zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt werden. Der Stadtzürcher Anteil der Stichprobe umfasste z.B. im Jahr 2010 über 2'500 Personen, so dass sich aus diesen Studien auch auf lokaler Ebene repräsentative Aussagen ableiten lassen

³ Stadt Zürich: Städtevergleich Mobilität, 2012.

⁴ Stadt Zürich: Autofreies Wohnen in Zürich, 2004; Mobilität in Zahlen 2010 und 2012/1.

⁵ Haefeli & Bieri (2008): Der autofreie Lebensstil. INTERFACE – Institut für Politikstudien, Luzern.

entschieden haben. Am häufigsten wohnen diese Haushalte in den grossen Städten der Deutschschweiz.

- Während im Jahr 2000 noch 68% der 18- bis 25-jährigen Stadtbewohner einen Führerschein besaßen, war dies im Jahr 2010 in derselben Alterskategorie nur noch bei 53% der Fall¹. Dies korrespondiert mit diversen Jugend-Studien², die einen deutlichen Wertewandel bei jungen Menschen konstatieren: Autobesitz (nicht aber mobil sein) als erstrebenswertes Statussymbol wird bei Jungen demnach zunehmend durch anderes abgelöst, insbesondere durch die eigene Social Media-Präsenz und die damit verbundenen Telekommunikationsgeräte.
- Während der individuelle Autobesitz in urbanen Räumen deutlich abnimmt, boomt CarSharing: So steigt die Kundenzahl von Mobility CarSharing von Jahr zu Jahr um mehrere Tausend Personen an und beträgt aktuell über die ganze Schweiz gesehen knapp 130'000 Personen³. In der Stadt Zürich waren 2010 schon 10% aller Erwachsenen Mitglied einer CarSharing-Organisation⁴.

Über diesen bereits heute feststellbaren Wertewandel in Bezug auf Autobesitz hinaus zeichnet sich immer deutlicher eine in den kommenden Jahrzehnten stattfindende „digitale Mobilitätsrevolution“ ab, d.h. ein tiefgreifender Wandel des Transportwesens durch Digitalisierung, Vernetzung und Automatisierung. Via Handy-Apps u.ä. werden zunehmend integrierte Mobilitätsdienstleistungen angeboten, die insbesondere in dicht besiedelten Räumen wie der Region Zürich eine einfache und effiziente multimodale Verkehrsmittelnutzung ermöglichen. Das herkömmliche Auto wird in absehbarer Zukunft abgelöst werden durch selbstfahrende, nicht mehr mit fossilen Brennstoffen angetriebene Fahrzeuge. Gemäss deklariertes Geschäftsstrategie der Entwicklungsvorreiter aus Silicon Valley (und in deren Folge auch bereits diverser traditioneller Autokonzerne) sollen diese Fahrzeuge in grossem Ausmass als CarSharing-Fahrzeuge verkehren⁵. Gemäss erster Studien zum Thema⁶ könnte bei konsequentem Einsatz selbstfahrender CarSharing-Flotten statt individuell besessenen Fahrzeugen in

¹ NZZ vom 1.11.2012.

² Vgl. z.B. Schönduwe, Bock & Deibel, (2012). Alles wie immer, nur irgendwie anders? - Trends und Thesen zu veränderten Mobilitätsmustern junger Menschen. Online: http://opus.kobv.de/zlb/volltexte/2014/24739/pdf/innoz_baustein_10.pdf

³ <https://www.mobility.ch/de/ueber-mobility/mobility-genossenschaft/ueber-uns/>

⁴ Statistisches Amt des Kantons Zürich (2013): Leben ohne Auto – im Kanton Zürich keine Seltenheit. In Zeitschrift *UMWELTPRAXIS* Nr. 74, .2012.

⁴ Vgl. z.B. Schönduwe, Bock & Deibel, (2012). Alles wie immer, nur irgendwie anders? - Trends und Thesen zu veränderten Mobilitätsmustern junger Menschen. Online: http://opus.kobv.de/zlb/volltexte/2014/24739/pdf/innoz_baustein_10.pdf

⁴ <https://www.mobility.ch/de/ueber-mobility/mobility-genossenschaft/ueber-uns/>

⁴ Statistisches Amt des Kantons Zürich (2013): Leben ohne Auto – im Kanton Zürich keine Seltenheit. In Zeitschrift *UMWELTPRAXIS* Nr. 74, Oktober 2013.

⁵ Die Attraktivität dieses Geschäftsmodells liegt einerseits im Wert der dabei anfallenden Daten (wer wird wann wo sein?), andererseits in der Möglichkeit, den Passagieren diverse Zusatzdienstleistungen (z.B. On-Board-Entertainment, Mitbringen bestellter Waren) zu verkaufen. Die geringere Anzahl verkehrender Fahrzeuge kompensiert sich aus Herstellerperspektive durch den weitaus höheren Verschleiss und intensiveren Wartungsbedarf von CarSharing- gegenüber individuell besessenen Fahrzeugen.

⁶ Z.B. OECD/ITF (2015): Urban Mobility System Upgrade: How shared self-driving cars could change city traffic. Online: <http://www.itf-oecd.org/urban-mobility-system-upgrade-1>

Stadtgebieten dieselbe Mobilität mit bis zu 90% weniger Fahrzeugen und Parkplätzen bewältigt werden.

In wie weit und vor allem wann sich diese neuen Mobilitätsdienstleistungs-Strategien am Markt durchsetzen werden, kann momentan noch nicht genau abgeschätzt werden. Bezogen auf die Lebensdauer heute geplanter Neubauten kann aber davon ausgegangen werden, dass die aktuell noch als pionierhaft anzusehende, als sehr gering prognostizierte Parkplatznachfrage der im Zollhaus wohnenden, arbeitenden und als Besuchende anwesenden Menschen bereits in wenigen Jahrzehnten eine neue Normalität sein könnte.

4.6 Controlling

Um die Grundlagen für die in diesem Antrag ersuchte Ausnahmegewilligung zu sichern, wird durch die Baugenossenschaft Kalkbreite ein Controlling durchgeführt. Dieses ermöglicht, die Parkplatzbelegung auf dem Areal sowie die Parkplatznachfrage seitens der Mieterschaft gegenüber der Stadt jährlich zu dokumentieren:

- Dokumentation der Parkplatzvermietung (Belegungsstatistik): Dokumentiert wird, wie viele Parkplätze an die Mieterschaft (Wohnen und Gewerbe) vermietet sind und wie die Belegung der Pool-PP für Besuchende ausfällt.
- Autobesitz der Mieterschaft: Anzahl Mietparteien mit und ohne Autofrei-Verpflichtung in Zusatzvereinbarungen zu Mietverträgen.
- Ermittlung der zu einem jährlichen Stichtag auf die Adressen der Überbauung eingelösten Anwohner- und Gewerbeparkkarten bei der Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich.
- Rechenschaftsnachweis über die Verwendung des Mobilitätsfonds.

Diese Angaben werden in einer jährlichen Übersicht dokumentiert. Diese dient als Rechenschaftsnachweis gegenüber der Stadt Zürich.

Sollte sich anhand des Controllings zeigen, dass die Anzahl Autos der Mieterschaft das vorhandene Angebot an Parkplätzen übersteigt, so erklärt sich die Baugenossenschaft Kalkbreite bereit, geeignete Massnahmen zur Verringerung der Übernachtungsnachfrage zu definieren und umzusetzen. Ergibt das Controlling im wiederholten Fall einen Mangel an Parkplätzen, so kommt die Rückfallebene zur Anwendung.

Anhang

A1) Anfragen Anmietung von Parkplätzen in der Umgebung

Die Baugenossenschaft Kalkbreite hat bezüglich allfällig anrechenbarer Parkplätze im in Frage kommenden Perimeter folgende Anfragen getätigt:



Nr.	Lage Abstellplätze	Bemerkung	Verwaltung / Kontaktperson	Datum Anfrage	Ergebnis
1	Zollstrasse 20-36	beim HB	Kantag AG Herr Jost 044 276 40 69	24.06.14	grundsätzlich keine Grundbuch-Sicherung möglich
2	Zollstrasse 42	-	Lippuner Immobilien & Verwaltungen AG Herr Simon Lippuner 044 432 00 77	28.09.16	Keine freien PP verfügbar.
3	Zollstrasse 58-62	Bürohaus Ecke Klingenstr.	Sidenza AG Isabelle Schärer 043 233 62 62	26.06.14	Keine PP zu vermieten, i.d.R. voll belegt, keine Grundbuch-Sicherung mögl.
4	Josefstrasse 23-29	Wohn- und Gewerbehäuser Ecke Klingenstrasse	Sidenza AG Isabelle Schärer 043 233 62 62	26.06.14	Keine PP zu vermieten, i.d.R. voll belegt, keine Grundbuch-Sicherung mögl.
5	Ackerstrasse 12/ Neugasse 14-18	-	Swisscom Health AG Frau Isabelle Bielik 0 58 822 22 00	29.09.16	Keine freien PP verfügbar.
6	Josefstrasse 84-92	Denner Ecke Langstrasse	Kantag AG Herr Jost 044 276 40 69	26.06.14	belegt, keine PP zu vermieten, grundsätzl. keine Grundbuch-Sicherung
7	Röntgenstrasse 1	SVA / Wohnüberbauung SIMO GmbH	SIMO Immobilien GmbH Frau Laura Viteritti	20.07.16	vollvermietet, Grundbuch-Sicherung ausgeschlossen

A2) Anzahl Parkplätze, Velo- und Motorradabstellplätze nach Parkplatzverordnung 2010

Zollhaus - Berechnung Autoabstellplätze gemäss PPV'10

Reduktionsgebiet: B

Fassung
30.09.2016

Nutzung	m2 mGF/ Sitz- bzw. Schlaf- plätze SP	Einheit	1 PP/ ...mGF bzw. ...SP	BEDARF					DAVON BESUCHER				
				Normal- bedarf	Faktor mini- mal	Minimal- bedarf	Faktor maxi- mal	Maxi- mal- bedarf	Anteil Bes-PP	Bes-PP bei Normal- bedarf	Bes-PP bei Minimal- bedarf	Bes-PP bei Maximal- bedarf	
Wohnen													
(inkl. Gemeinschaftsräume)	6'063	m2	120	50.5	0.25	12.6	0.45	22.7	0.10	5.1	1.3	2.3	
Dienstleistungen													
(BE < 500m2)	1'321	m2	120	11.0	0.25	2.8	0.45	5.0	0.25	2.8	0.7	1.2	
Verkauf													
(BE < 2000m2)	958	m2	100	9.6	0.25	2.4	0.45	4.3	0.75	7.2	1.8	3.2	
Gastronomie													
Gastrobetriebe EG	463	m2	40	11.6	0.25	2.9	0.45	5.2	0.75	8.7	2.2	3.9	
20% von Gleiscafé 1. OG*	40	m2	40	1.0	0.25	0.2	0.45	0.4	0.75	0.7	0.2	0.3	
Kulturbetrieb													
Nutzung Theater/Konzertsaal	200	SP	10	20.0	0.25	5.0	0.45	9.0	0.75	15.0	3.8	6.8	
Pension													
Nutzung Hotel Garni	28	SP	4	7.0	0.25	1.8	0.45	3.2	0.75	5.3	1.3	2.4	
Kindergarten													
Nutzung Kindergarten/Hort	347	m2	80	4.3	0.25	1.1	0.45	2.0	0.00	0.0	0.0	0.0	
Summe aller Nutzungen				115.0		28.8		51.8		44.7	11.2	20.1	
Aufteilung													
	Bewohnende			45.5		11.4		20.5					
	Beschäftigte			24.9		6.2		11.2					
	Besuchende			44.7		11.2		20.1					

* Das Gleiscafé dient als Frühstücksraum für die Pension sowie als Begegnungsort/erweiterte Lobby für Bewohnende und Angestellte des Zollhauses. Das Café soll v.a. am Tag genutzt werden und nicht auf starke abendliche Umsätze ausgerichtet sein. Es wird mit höchstens 20% externen Gästen gerechnet, entsprechend sind in obiger Tabelle 20% der dem Café zuzurechnenden Fläche (198 m2) aufgeführt.

Abkürzungen

mGF = massgebliche Geschossfläche

BE = Betriebseinheit

PP = Parkplatz

Planungsbüro Jud, Gladbachstr. 33, 8006 Zürich

Zollhaus - Berechnung Veloabstellplätze gemäss PPV'10

Für Veloabstellplätze gibt die PPV'10 einen Minimalbedarf, aber keinen Normal- oder Maximalbedarf vor.

Fassung
30.09.2016

Nutzung	m2 mGF/ Sitz- bzw. Schlaf- plätze SP	Einheit	1 VP/ ...mGF bzw. ...SP	Normal- bedarf	BEDARF				DAVON BESUCHER				
					Faktor mini- mal	Minimal- bedarf	Faktor maxi- mal	Maxi- mal- bedarf	Anteil Bes-VP	Bes-VP bei Normal- bedarf	Bes-VP bei Minimal- bedarf	Bes-VP bei Maximal- bedarf	
Wohnen													
(inkl. Gemeinschaftsräume)	6'063	m2	40			151.6				0.10		15.2	
Dienstleistungen													
(BE < 500m2)	1'321	m2	300			4.4				0.50		2.2	
Verkauf													
(BE < 2000m2)	958	m2	100			9.6				0.75		7.2	
Gastronomie													
Gastrobetriebe EG	180	SP	10			18.0				0.75		13.5	
20% von Gleiscafé 1. OG*	4	SP	10			0.4				0.75		0.3	
Kulturbetrieb													
Nutzung Theater/Konzertsaal	200	SP	10			20.0				0.90		18.0	
Pension													
Nutzung Hotel Garni	28	SP	10			2.8				0.50**		1.4	
Kindergarten													
Nutzung Kindergarten/Hort	347	m2	80			4.3				0.00**		0.0	
Summe aller Nutzungen						211.1						57.7	
Aufteilung													
	Bewohnende					136.4							
	Beschäftigte					16.9							
	Besuchende					57.7							

* Das Gleiscafé dient als Frühstücksraum für die Pension sowie als Begegnungsort/erweiterte Lobby für Bewohnende und Angestellte des Zollhauses. Das Café soll v.a. am Tag genutzt werden und nicht auf starke abendliche Umsätze ausgerichtet sein. Es wird mit höchstens 20% externen Gästen gerechnet, entsprechend sind in obiger Tabelle 20% der 30 Sitzplätze des Cafés aufgeführt.

** Besucher-Anteil im Richtwertpapier "Spezielle Nutzungen" nicht spezifiziert, stattdessen fallweise Festlegung.

Zollhaus - Berechnung Motorradabstellplätze gemäss PPV'10

Für Motorradabstellplätze gibt die PPV'10 einen Minimalbedarf, aber keinen Normal- oder Maximalbedarf vor.

Fassung
30.09.2016

Nutzung	Minimal- bedarf Auto-PP	Einheit	1 MP/ ... Auto- PP	Normal- bedarf	BEDARF				DAVON BESUCHER				
					Faktor mini- mal	Minimal- bedarf	Faktor maxi- mal	Maxi- mal- bedarf	Anteil Bes-MP	Bes-MP bei Normal- bedarf	Bes-MP bei Minimal- bedarf	Bes-MP bei Maximal- bedarf	
alle Nutzungen													
	29	PP	10			2.9				0.39		1.1	
Summe aus Nutzung						2.9							
Aufteilung													
	Bewohnende/Beschäftigte					1.8							
	Besuchende					1.1							

Abkürzungen

mGF = massgebliche Geschossfläche
BE = Betriebseinheit
VP = Veloabstellplatz
MP = Motorradabstellplatz

Planungsbüro Jud, Gladbachstr. 33, 8006 Zürich